BATAILLES & BLINDÉS

BATAILLES & BLINDÉS

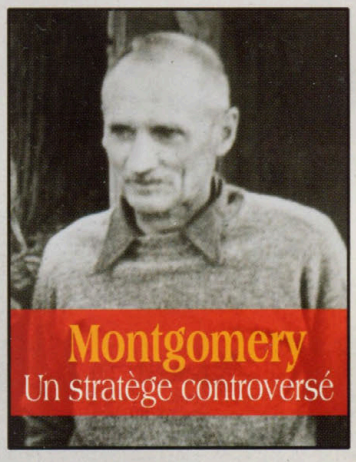
NOUVEAU !

PROFILS 30 COULEURS

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°1

TIGER
La genèse du fauve



Montgomery
Un stratège controversé

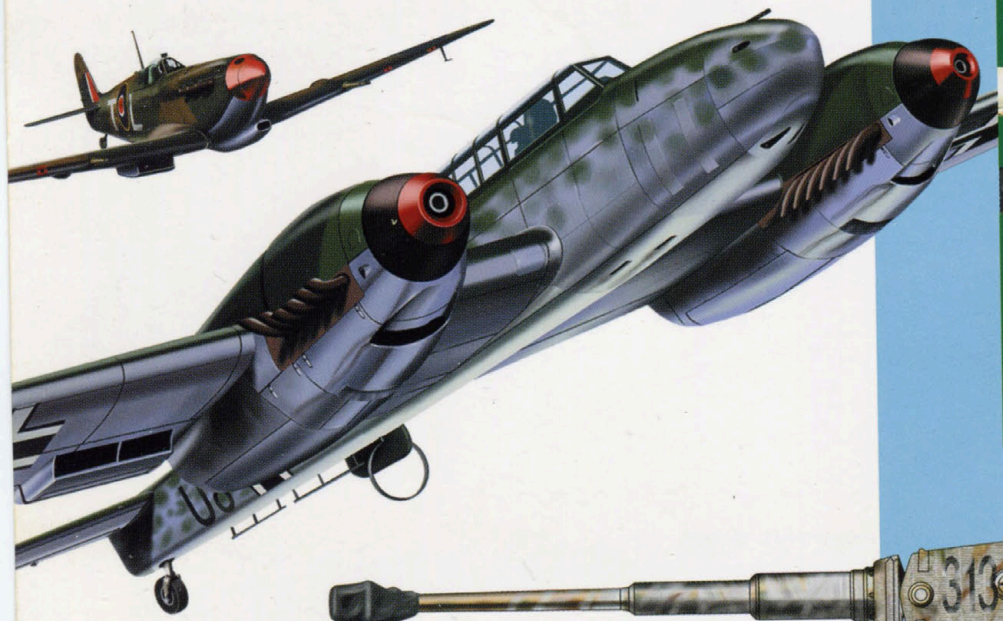
Villers-Bretonneux - Avril 1918
Le premier choc de blindés de l'Histoire

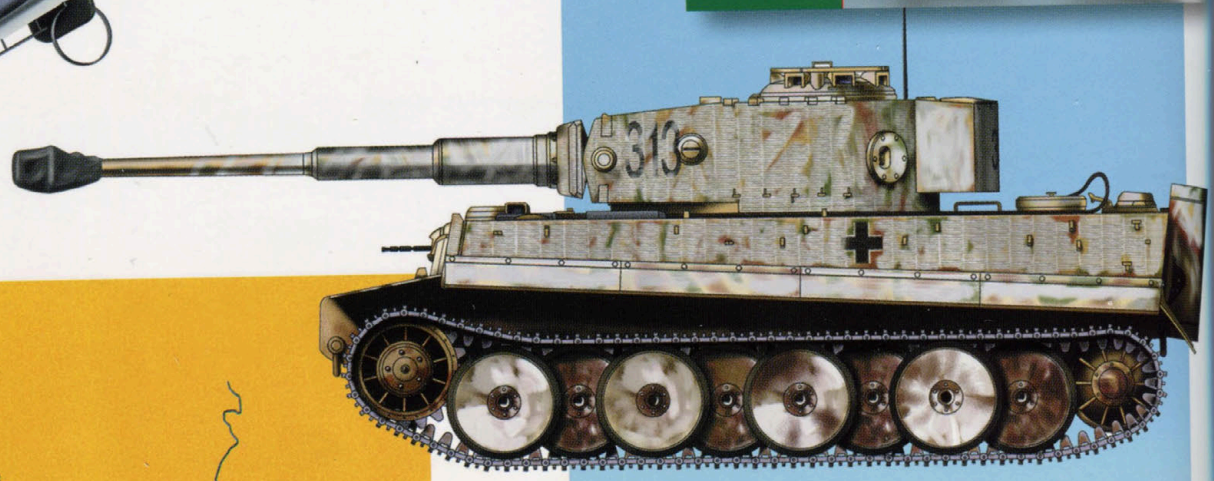
L'épopée du « Royal Cambouis »
La cie de chars des FFL au combat (I)

M 01699 - 1 - F: 6,50 € - RD
N°1 - BIMESTRIEL - NOV. - DÉC. 2003
BELGIQUE : 7,40 Euros

HistoirE de GuerrE

Le magazine d'histoire de la seconde guerre mondiale





Tous les mois, découvrez dans le détail l'histoire du plus grand conflit de tous les temps.

Vente en kiosque

Abonnement, commande d'anciens numéros : 03 88 34 00 18

HISTOIRE DE GUERRE - BP75 - 67542 Ostwald CEDEX

Bienvenue dans votre nouvelle revue 100% consacrée à l'Histoire de la guerre mécanisée et aux engins militaires ! Notre ligne éditoriale est bâtie selon quatre axes que vous retrouverez dans chaque numéro de Batailles & Blindés :

Batailles
Notre approche de la guerre mécanisée étant résolument orientée vers l'emploi opérationnel des machines, nous vous proposerons tous les deux mois de revivre les plus grandes batailles de chars tout comme les combats les plus anecdotiques en nous appuyant sur les témoignages des vétérans. La Seconde Guerre mondiale constituera notre champ d'études majeur, mais la Grande Guerre et les autres périodes n'en seront pas pour autant oubliées. Aussi, quoi de plus logique pour un N°1 que de vous emmener sur le plateau de Villers-Bretonneux en avril 1918 afin d'y assister au tout premier combat de chars au monde ?

Unités
Tous les deux mois, nous vous offrirons la possibilité de suivre le parcours d'une célèbre unité blindée et de partager, le temps d'un article, le destin de ceux qui à bord de leurs chars se couvrirent de gloire ou connurent les affres de la défaite. Quelle plus extraordinaire aventure que celle de la 1e compagnie de chars de la France Libre pouvions-nous vous raconter pour inaugurer cette rubrique ?

Engins
Du T-34 au Tiger, du Whippet au Panther, ils firent l'Histoire en faisant régner leur loi sur les champs de batailles. Nos articles techniques et historiques vous présenteront ces monstres d'acier avec un maximum de détails. Des bureaux du *Heeres Waffenamt* au Berghof, des ateliers de Porsche aux usines de Henschel, pouvions-nous faire l'impasse sur la genèse d'un char de légende tel que le Tiger ?

Personnalités
Parce que l'Histoire a prouvé à de multiples reprises que le sort des armes est lié aux talents de grands chefs militaires, nous nous attacherons dans chaque numéro à vous renseigner sur les parcours de ces stratèges d'exception entrés dans la légende. Et pour commencer, qui était réellement « Monty », le héros de El Alamein ?

En espérant vous retrouver très prochainement, nous vous souhaitons une très bonne lecture !

Yannis Kadari
Rédacteur en chef

Batailles & Blindés N° 1 – Novembre / Décembre 2003

Magazine bimestriel édité par : Caraktère, SARL au capital de 1 000 euros, RCS de Marseille 422 047 118.

Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille
France

Téléphone / Télécopie :
04 91 76 50 55
redaction@batailles-blindes.com

Commission paritaire et ISSN : en cours
Dépôt légal : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef :
Yannis Kadari
Conseillers à la rédaction :
Céline Valence - Antoine Misner

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B - 1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
SPEI à Pulnoix (54)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

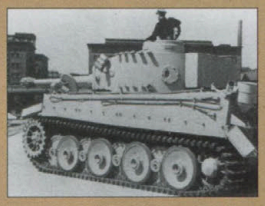
SOMMAIRE

4 L'épopée du « Royal Cambouis » (1e partie)

Juin 1940, la France s'effondre. Dix-neuf volontaires de la 342e CACC, revenus de Narvik avec leurs H 39, décident de répondre à l'appel gaulliste. Ces hommes, et ceux qui les rejoindront en Grande-Bretagne, formeront la seule unité blindée française, une simple compagnie, qui jamais ne déposera les armes.

16 Tiger ! La genèse du fauve

La genèse du Tiger est d'une complexité rare. Si elle est étroitement liée aux ambitions militaires de l'Allemagne hitlérienne, elle demeure aussi une aventure industrielle qui mettra en concurrence féroce des firmes inféodées au régime nazi.



36 Biographie : Bernard Law Montgomery

Pour vaincre la légende vivante qu'était Erwin Rommel, il fallait lui opposer une autre légende. Montgomery est arrivé au bon moment, a su exploiter la situation et forger son propre mythe pour offrir à Sa Majesté le triomphe tant attendu de El Alamein.

46 Villers-Bretonneux, avril 1918.

Le mercredi 24 avril 1918 est entré dans l'Histoire comme étant le jour où, pour la première fois au monde, des tanks affrontèrent des tanks. Retour sur un combat de titans opposant *Mark IV* anglais et A7V allemands.

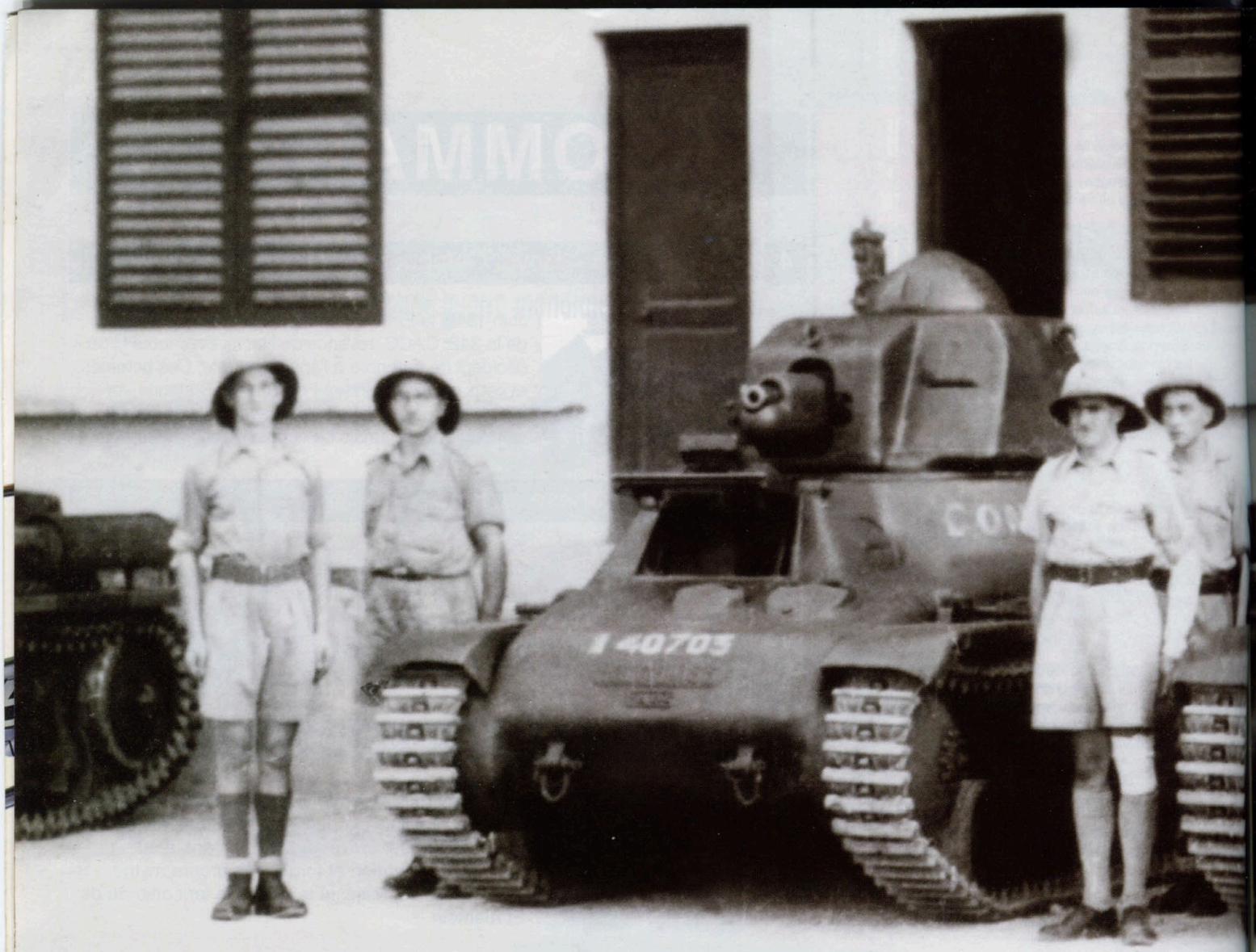
56 Le Panzerkampfwagen IV Ausf A

Le *Panzerkampfwagen IV* a considérablement marqué l'histoire des blindés allemands. Ce fut bien évidemment le cas pour le premier d'entre eux, le *Panzer IV Ausf A*, mais pas forcément pour les raisons que l'on croit... Petite histoire d'un char malaimé par ses équipages.

62 Krylya Tanka ! Les chars volants soviétiques

63 Un chasseur sachant chasser !

Engager deux « lourds » à plus de 600 mètres à bord d'un M10, c'est déjà faire preuve d'audace. Mais, lorsque la seule solution pour réduire ces fauves au silence consiste à détruire leurs freins de bouche, cela devient de la folie !



L'ÉPOPÉE DU « ROYAL CAMBOUIS »

La compagnie de chars des FFL au combat (1940-41 - première partie)

Alors qu'en ce tragique mois de juin 1940 la France s'effondre, une poignée de volontaires de la 342e compagnie autonome de chars de combat, revenus de Narvik avec leurs Hotchkiss, décident de répondre à l'Appel du général de Gaulle. Ces hommes, et ceux qui les rejoindront depuis la France occupée, formeront le noyau de la seule unité blindée française, une simple compagnie, qui jamais ne déposera les armes et poursuivra la lutte contre l'Axe. Parmi les épreuves et les souffrances qui les attendent, les combats fratricides contre les « autres », ceux restés fidèles au maréchal Pétain.

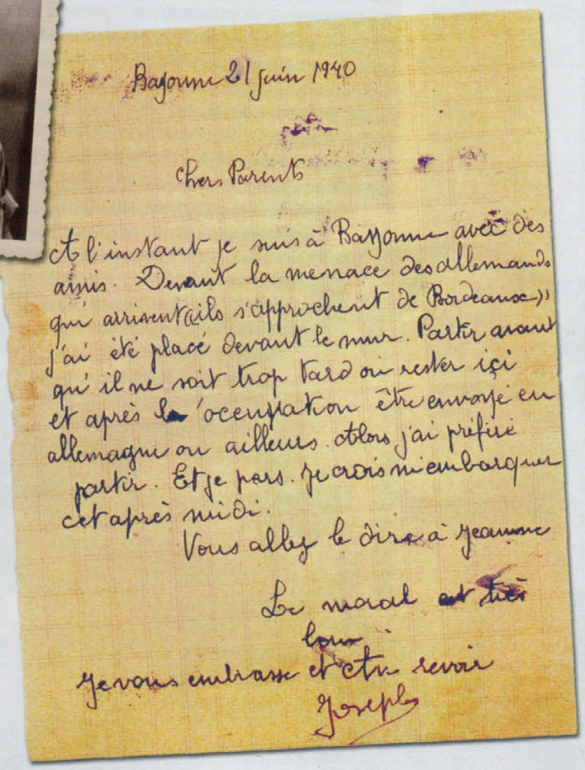
Par Yannis Kadari

Vingt-cinq juin 1940. Avec la signature de l'armistice franco-allemand, le désarroi s'installe parmi les Français du corps expéditionnaire de Norvège repliés en Grande-Bretagne. Chacun s'interroge sur ce qu'il doit faire, obéir au maréchal Pétain et rentrer en France ou bien poursuivre la guerre avec le général de Gaulle et « entrer en dissidence » ? Les hommes de la 342e compagnie autonome de chars de combat, revenus de Narvik avec leurs H 39, n'échappent pas à ce dilemme. Début juillet, chacun a choisi son camp. Sur les 120 hommes de l'unité, seuls 19 décident de rejoindre les Forces Françaises Libres formant ainsi le noyau de ce qui allait devenir la compagnie de chars de combat du général de Gaulle. A leur tête, deux lieutenants de réserve, Jean Volvey et Daniel Divry, le premier assurant le commandement du fait de son ancienneté dans le grade. La décision est prise, reste à surmonter quelques difficultés comme notamment de parvenir à garder les chars sur lesquels lorgnent les légionnaires de Monclar qui eux aussi ont répondu à l'Appel. D'ailleurs, comment pourrait-on leur reprocher « cet appétit » car ce n'est pas avec une vingtaine d'hommes que Volvey peut faire tourner une unité de douze chars. Autant donc que ces blindés servent à quelqu'un… Pourtant, le lieutenant ne baisse pas les bras. Le 17 juillet, au culot, il se rend au Quartier Général des Forces Françaises Libres à St Stephen's House sur les rives de la Tamise. Sur place, il s'entretient avec le lieutenant de Courcel qui lui confirme la mainmise de la Légion sur « ses » chars. L'affaire aurait pu en rester là, mais dans l'embrasure d'une porte apparaît le général de Gaulle. Volvey saisit sa chance et parvient à convaincre le général de lui laisser les engins et de lui permettre de constituer une unité blindée. La 1e compagnie autonome de chars de combat de la France Libre vient de voir le jour.

L'INSTRUCTION DES VOLONTAIRES

Pour compléter ses effectifs, Volvey et ses adjoints recrutent parmi les volontaires qui, jour après jour, arrivent de France, tantôt isolément, tantôt en groupes. L'un d'eux, Jean-Joseph Laborde, nous livre son récit : « *Nous nous retrouvons dans une grande bâtisse. Des gens prennent notre identité. Nous sommes interrogés à plusieurs reprises par des militaires ou des civils, la plupart du temps des Anglais. Toujours la même réponse : nous sommes venus en Angleterre pour nous engager dans les Forces Françaises avec de Gaulle ou, à défaut, dans l'armée canadienne. Puis un jour, un représentant du général de Gaulle vient nous voir. Nous, nous attendions de Gaulle… Nous quittons Falmouth pour Londres. Nous y retrouvons des légionnaires de Narvik, repliés en Angleterre après un court séjour en Bretagne, des marins et des rescapés de Dunkerque. C'est l'heure du choix. Comme prévu, je demande à rejoindre les*

Shorts et casques coloniaux pour ces équipages de la compagnie de chars du général de Gaulle photographiés en Afrique à l'automne 1940 avec leurs H 39. (Collection Amicale des Anciens de la 1e compagnie de chars)



Bayonne 6 juin 1940

Chers Parents

A l'instant je suis à Bayonne avec des amis. Devant la menace des allemands qui arrivent ils s'approchent de Bordeaux)) j'ai été placé devant le mur. Partir avant qui il ne soit trop tard ou rester ici et après la occupation être envoyé en allemagne ou ailleurs. alors j'ai préféré partir. Et je pars. Je crois m'embarquer cet après midi.

Vous allez le dire à Jeanne

Le moral est bien

Je vous embrasse et à tous mes amis

Joseph

La lettre griffonnée par Jean-Joseph Laborde à ses parents dans laquelle il annonce à ces derniers son départ pour la Grande-Bretagne dans le but de poursuivre la guerre contre l'Allemagne.

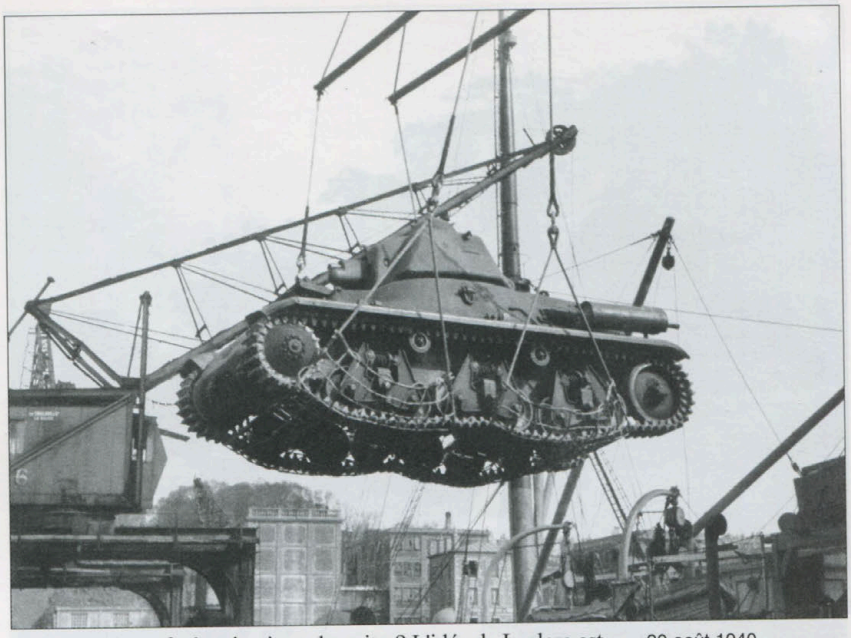
chars. Pendant quelques jours, nous apprenons à marcher au pas, tourner et virer dans les étages de l'Olympia Hall. Quelques jours plus tard, départ vers le Sud, vers Aldershot, toujours habillés en civils et encombrés de sacs à dos ou de valises ou des deux à la fois. Nous débarquons dans une petite gare avant de rejoindre à pied le camp de Delville où les Français libres sont installés. Les journées se passent entre l'entretien de nos chambres, les séances de marche sur le Parade Ground *et les finesses du maniement du fusil. Nos instructeurs venus de Norvège avec leur équipement et leurs chars ne sont guère des spécialistes de ces exercices, mais il se trouve toujours quelqu'un qui en sait un peu plus que les autres. Enfin, nous laissons nos vêtements civils pour toucher notre paquetage. Tout de neuf chaussés, nous terminons notre apprentissage du pas cadencé, mais les choses sérieuses commencent avec notre formation sur le matériel venu de Narvik. Douze chars Hotchkiss, des camionnettes, des motos, des chenillettes, un engin de dépannage Somua, un tracteur Laffly à six roues, un camion atelier Renault... L'entraînement débute. Je voulais être pilote de char. Je me retrouve motard. Quelques conseils rapidement dispensés et me voici en école de conduite libre, c'est-à-dire tout seul, sur les routes étroites de Grande-Bretagne. Je gagne en assurance même s'il m'arrive parfois de rentrer au camp en poussant la moto. L'instruction porte aussi sur l'armement, la conduite, l'entretien, la connaissance des chars et des autres véhicules, sur les armes. Nous participons à des patrouilles nocturnes dans le camp, nous apprenons à mettre nos masques à gaz et à sauter des camions avant l'arrêt. Nous participons à des exercices de tir au fusil. Nous apprenons aussi la tragédie de Mers El-Kébir mais notre résolution est inébranlable. Pendant cette période, chacun signe son engagement pour la durée de la guerre plus trois mois. Enfin, les Forces Françaises Libres dont les effectifs sont presque confidentiels obligent à des regroupements d'unités. La compagnie de cavalerie motorisée est dissoute et ses membres sont ventilés dans les autres unités : la compagnie de chars familièrement baptisée « Royal Cambouis », l'artillerie, la compagnie auto ou encore les chasseurs. Les aviateurs ou ceux qui voulaient l'être se retrouvent chasseurs ou parachutistes. La Légion, elle, reste la Légion. L'instruction sur les chars et le matériel se poursuit en août. »*

CAP SUR L'AFRIQUE

Fin août, les équipements distribués à la troupe ne laissent planer aucun doute sur la destination de la compagnie : l'Afrique et plus précisément Dakar, l'opération « Menace » étant un secret de polichinelle parmi les Français libres. Le 31, sous les bombes de la *Luftwaffe*, l'unité rejoint Liverpool pour embarquer à bord du navire néerlandais Pennland, les Hotchkiss voyageant dans les entrailles du Westernland. Le convoi met le cap sur Freetown en Sierra Léone. Une vingtaine de jours en mer en perspective,

Delville Camp, 27 août 1940. A quelques jours de leur embarquement à destination de l'Afrique, les hommes du « Royal Cambouis » défile une dernière fois sur le sol britannique. (Collection Amicale des Anciens de la 1e compagnie de chars)

à condition de ne pas croiser un *U-Boot* en maraude. La traversée ressemble à tout sauf à une croisière d'agrément. Le moral s'en ressent, surtout celui des mécanos qui savent dans quel état ils retrouveront leurs chars après un séjour de plus de deux semaines dans des soutes humides. Le 14 septembre, la rade de Freetown est enfin en vue. Une semaine plus tard, les navires appareillent pour se présenter le 23 au large de Dakar. Mal préparée, mal organisée, l'opération de ralliement dérape presque immédiatement. L'impasse est totale. Le 25, l'échec est totalement consommé. Les gaullistes rebroussent chemin. Mal informé de la situation, le personnel de la compagnie en est réduit à se perdre en conjectures quant à son proche avenir. Une chose semble certaine, le « Royal Cambouis » ira bien en Afrique, mais où ?



30 août 1940, Liverpool, chargement de l'un des H 39 de la compagnie à bord du navire néerlandais Westerland. (Collection Amicale des Anciens de la 1e compagnie de chars)

LA CAMPAGNE DU GABON

La réponse ne se fait pas attendre. Le 6 octobre, la compagnie est débarquée à Douala, au Cameroun. Le territoire a rejoint la France Libre le 26 août suite au coup de main mené par Leclerc et Boislambert. Avec le Tchad, le Congo et l'Oubangui-Chari, c'est presque toute l'Afrique Equatoriale Française qui est entrée « en dissidence ». Presque, car il reste l'épineuse question du Gabon. Enclavée entre le Cameroun et le Congo, la colonie est aux ordres du gouverneur général Masson. Administration, troupes, clergé et colons sont restés fidèles au maréchal Pétain. Pire, depuis Dunkerque, Mers El-Kébir et Dakar, on y voue une haine farouche aux Britanniques. Quant aux « déserteurs gaullistes », mercenaires à la solde de Londres, on les exècre. Lorsque de Gaulle arrive au Cameroun pour s'entretenir de la situation avec Leclerc, il apparaît que cette dernière se soit aggravée, Vichy cherchant à faire du Gabon un abcès implanté au cœur des territoires gaullistes. La menace est réelle. Le général ordonne à Leclerc d'envahir la colonie tout en exigeant que les opérations se déroulent sans que le sang ne soit versé.

Les H 39 se transformeront en cuirassés en embarquant sur des radeaux !

Pour faire face aux 1 300 hommes du général d'aviation Têtu, Leclerc imagine un plan pour prendre le Gabon en tenaille. Deux colonnes s'avanceront dans la forêt équatoriale. L'une, venant du Congo sous les ordres du commandant Parant, aura pour objectif Lambaréné, ville clé sur la route de Libreville. L'autre, commandée par le capitaine Dio, progressera depuis le Cameroun vers Mitzic. Ensuite, les deux détachements pousseront vers Libreville et Port-Gentil. Dans un premier temps, conformément aux consignes gaullistes, les Français libres s'efforcent de rallier les vichystes par la persuasion ou l'intimidation. Mais la résistance se raidit. Les troupes FFL sont stoppées devant leurs objectifs. La campagne s'éternise, sans effusion de sang mais sans solution. Le 11 octobre, Leclerc annonce à Volvey et ses hommes qu'ils seront prochainement engagés pour aider Dio à faire sauter le verrou de Mitzic et à foncer sur Libreville. Et Leclerc d'ajouter qu'immanquablement la participation des H 39 à cette opération aura des effets psychologiques certains sur les troupes de Vichy qui, elles, ne disposent pas de blindés.

Reste à régler les détails de l'opération, dont la progression des Hotchkiss dans l'une des forêts les plus denses de la planète. Car, si au printemps 1940 les stratèges français avaient jugé les Ardennes infranchissables par des engins blindés, que dire alors de la luxuriante forêt primaire gabonaise ? L'idée de Leclerc est en effet d'une audace rare. D'aucuns parleraient plutôt de folie. Qu'importe, le temps de faire ses preuves est venu pour le « Royal Cambouis ». Première étape : concocter un plan valable. Volvey étudie les cartes avec l'aide d'un officier de la Coloniale récemment rallié. L'itinéraire est rapidement défini. Pour commencer, l'unité couvrira une première étape de 270 kilomètres en train entre Douala et M'Balmayo. Sur place, les tankistes feront leur jonction avec des éléments du Bataillon de marche de Dio. Suivent ensuite plus de 300 kilomètres de pistes forestières entre M'Balmayo et Oyem. Les cartes sont formelles, les chars devront se faufiler entre des dizaines de marigots et passer plusieurs rivières. Les ponts, si l'on peut en l'espèce parler de ponts, supporteront-ils le poids des blindés ? On verra bien ! Au-delà d'Oyem, la compagnie entrera en territoire ennemi. Le poste de Mitzic sera le premier objectif. Il restera ensuite 350 kilomètres à couvrir jusqu'au fleuve Ogooué. Et après ? Après, rien de plus simple, les H 39 se transformeront en cuirassés ! Ils

Si, comme on le voit sur cette photo, les pistes camerounaises sont larges et bien entretenues, il n'en est pas de même au Gabon. Les Français libres en sauront bientôt quelque chose... (Collection Amicale des Anciens de la 1e compagnie de chars)

Ce pont est théoriquement prévu pour supporter un poids de trois tonnes... Le H 39 en pèse douze ! Par quelle secrète complicité les poutres résistent-elles sous le poids du char ? (Collection Amicale des Anciens de la 1e compagnie de chars)

embarqueront à bord de radeaux construits sur place puis descendront l'Ogooué sur une centaine de kilomètres jusqu'à la ville de Lambaréné qui entre temps aura été conquise par Parant ; du moins l'espère-t-on. De là, les chars n'auront plus qu'à filer sur Libreville par la route. Le plan est présenté à Leclerc qui, malgré les difficultés et les incertitudes, l'accepte sans barguigner. Pour cette opération, Volvey décide de ne prendre qu'une section de trois engins, ce qui à ce moment précis de la guerre, rappelons-le, représente tout de même un quart des chars de la France Libre ! Quelques motos, des véhicules d'accompagnement, le tracteur Laffly, le Somua de dépannage et le camion atelier complètent le dispositif. Le reste de l'unité restera à Douala avec le lieutenant Divry et en profitera pour s'entraîner.

Le H 39 de tête dégringole dans une ravine...

Le 17 octobre, les Hotchkiss et les véhicules légers embarquent sur le train destiné à les conduire jusqu'au terminal de M'Balmayo qu'ils atteignent le lendemain. Conformément au plan, les hommes de Dio partent en avant pour éclairer la marche des chars. La colonne entame son périple dans l'enfer vert. Chaleur et humidité sont au programme. Le 23, la piste conduit les engins aux abords du premier obstacle de taille, le fleuve N'Tem qui marque la frontière entre le Cameroun et le Gabon. Le débit du fleuve, grossi par la saison des pluies, est important. Selon un caporal des tirailleurs, des éléments de la colonne Dio seraient passés quelques heures auparavant en empruntant le bac câblé qui relie les deux rives. Pour Volvey, c'est la douche écossaise. La bonne nouvelle, c'est bien évidement la présence de ce dernier. La mauvaise, c'est que les appontements menant au dit bac ne résisteront pas sous le poids des H 39. Conclusion, il est temps pour le lieutenant de mettre en pratique ses compétences en ingénierie navale. Avec l'aide d'indigènes, au son des tam-tams, les Français libres construisent leurs radeaux. Les chars s'avancent sur les embarcations de fortune puis traversent le fleuve sans encombre, au ras de l'eau ! La colonne atteint Bitam et ses cacaoyères dans la soirée. Vingt-quatre octobre, réveil avant l'aube, entretien des machines, pleins des engins puis départ en direction d'Oyem. La ville est gagnée le soir même. La capitale du Nord Gabon marque l'entrée en territoire ennemi dans lequel le capitaine Dio et ses hommes opèrent déjà. Le 25, avant de rependre sa progression, Volvey se renseigne au sujet de la piste menant à Mitzic. Les gens du coin sont formels - *Aucun problème, mon Lieutenant. Juste un marigot à franchir à N'Kolabona et un autre un peu avant Mitzic*. La chance serait-elle encore au rendez-vous ? Pas si sûr, car au fil des conversations, les langues se délient et il ne faut que peu de temps au lieutenant pour apprendre que sa tête et celles de ses hommes viennent d'être mises à prix par Vichy ! Curieux, Volvey s'avance à demander à combien sont fixées les récompenses. La réponse est éloquente : 500 francs. Même pas le prix d'un chameau ou d'une vieille voiture ! Blessé dans son amour-propre, l'officier ordonne le départ. La colonne se traîne sur une piste étroite, taillée à flanc de colline. Les virages serrés s'enchaînent, les moteurs chauffent, les hommes s'énervent jusqu'au moment où un terrifiant fracas impose le silence. C'est le H 39 de tête qui vient de dégringoler dans une ravine. La piste a cédé sous le poids du blindé. Derrière lui, le second char est aussi menacé. Il « hésite » quelques secondes puis bascule à son tour concluant sa chute par un tonneau. Le troisième Hotchkiss, celui du sergent Perry, stoppe à temps. Mauvaise journée ! Les ennuis sérieux commencent. Les équipages des blindés accidentés ne sont que légèrement blessés mais il faut récupérer les chars. Ce sera l'affaire du Laffly et de son treuil. Il s'avère aussi nécessaire de refaire la piste en la renforçant. Volvey confie à l'un de ses subordonnés - *Ce n'est pas ça qui va faire remonter le prix de nos têtes !* A midi, les travaux de terrassement sont achevés et les deux Hotchkiss récupérés. Le détachement se remet en route accompagné par une myriade de moustiques. L'état des pistes et la chaleur étouffante ralentissent la progression.

Malgré les efforts des pilotes et des mécanos, les chars n'atteignent Mitzic que le 27 octobre. Volvey apprend que la ville est tombée la veille. Dio est sur place. Leclerc aussi ! Ce dernier, malgré la chute du poste, ne cache pas son insatisfaction quant à la tournure prise par les événements. Il juge la progression trop lente. Il n'est d'ailleurs pas le seul puisque de Gaulle vient d'ordonner qu'on en finisse avec le Gabon et que l'on enlève Libreville en engageant la brigade Monclar. L'idée est astucieuse mais audacieuse puisqu'il s'agit de débarquer des troupes d'assaut en pleine mangrove à proximité de Libreville. De là, les

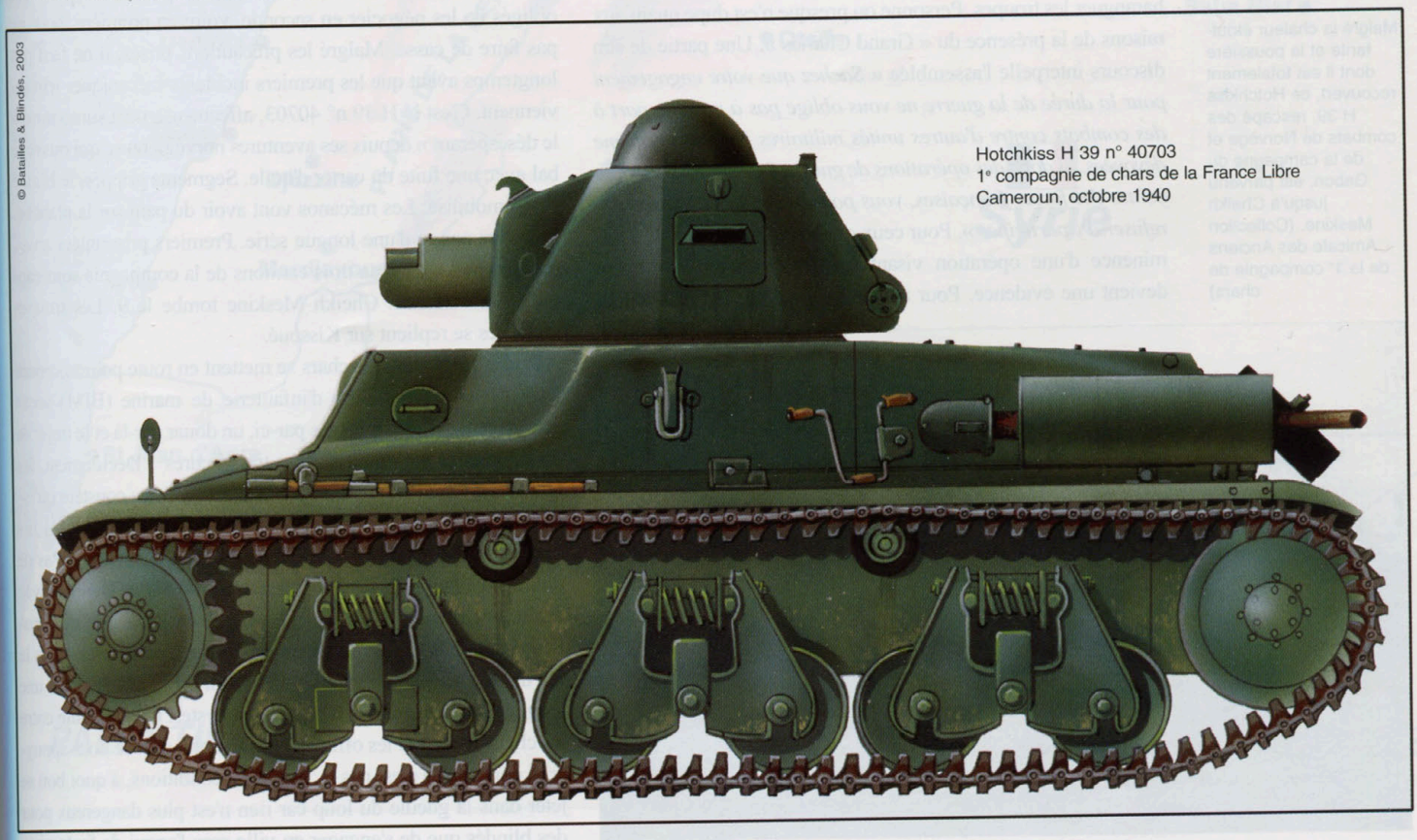
Passage du fleuve N'Tem. Un par un, les trois H 39 de Volvey traverseront le fleuve sur des radeaux construits *ad hoc*. Les véhicules légers emprunteront le bac. (Collection Amicale des Anciens de la 1e compagnie de chars)

légionnaires et les tirailleurs du Cameroun fileront sur la capitale gabonaise par une voie d'accès réputée impraticable. Les chars, perdus aux confins de la forêt primaire, trop lents pour ce type d'opération « coup de poing », reçoivent l'ordre de faire demi-tour et de rentrer au Cameroun. Le reste de la campagne se fera sans eux. La consigne laisse un goût amer à Volvey ainsi qu'à ses compagnons - *Tout ça pour ça !* A la déception s'ajoute le doute : et si la progression de la colonne blindée n'avait été qu'une intoxication montée par Leclerc à l'attention des vichystes ? Cela expliquerait le fait qu'à aucun moment le colonel n'ait réellement remis en cause le plan de Volvey pourtant très incertain. On n'en saura guère plus. Le 28, la petite troupe rebrousse chemin vers Oyem. La campagne du Gabon s'achève quelques jours plus tard sur une victoire de la France Libre. Ce ralliement par la force scelle la scission entre les Français libres et « ceux de Vichy ». La passion prenant le pas sur la raison, les positions se radicalisent. La conquête du Gabon aura donné lieu au premier affrontement franco-français, ce ne sera pas le dernier. La compagnie de chars en saura bientôt quelque chose...

Le séjour de la compagnie en Afrique touche à sa fin. Dans quelques jours, ces hommes et leurs chars quitteront les forêts humides du Cameroun pour rejoindre les plateaux arides de Palestine. (Collection Amicale des Anciens de la 1e compagnie de chars)

DE DOUALA À QUASTINAH

En février 1941, l'unité quitte l'AEF pour rejoindre la Palestine via l'Afrique du Sud et l'Égypte. Ce n'est que le 4 mai après un long périple que les hommes découvrent le camp de Qastinah installé sur un vaste plateau de Judée calciné par le soleil. L'Armée britannique l'a concédé aux *Free French* afin qu'ils y forment une division légère de 5 400 hommes, la 1ère Division Française Libre (DFL). Sur place, par une chaleur infernale, les journées défilent rythmées par les exercices avec l'infanterie, l'entretien des H 39 et la farandole des mauvaises nouvelles qui se succèdent. L'*Afrikakorps* a reconquis la Cyrénaïque et assiège Tobrouk que les Australiens semblent déterminés à ne pas lâcher. Plus au nord, de l'autre côté du bassin méditerranéen, c'est la Grèce qui, après la Yougoslavie, s'effondre. Les débris du corps expéditionnaire allié rembarquent en catastrophe, raccompagnés par les Stukas. Un second Dunkerque. Et ce n'est pas fini. L'Irak, si proche, est elle aussi à feu et à sang. Le pays, un ex-mandat britannique dans lequel Londres a conservé de gros intérêts pétroliers, a basculé dans la guerre suite au coup d'état de Rachid Ali al-Kylani. La longue litanie des déboires alliés se poursuit le 20 mai avec l'opération « Merkur », l'assaut aéroporté allemand sur la Crète. La Grèce, la Crète, l'Irak, l'Allemagne aurait-elle des vues sur le Moyen-Orient et ses puits de pétrole ? Le point d'orgue de ce sinistre inventaire est atteint les jours suivants avec



© Batailles & Blindés, 2003

Hotchkiss H 39 n° 40703
1e compagnie de chars de la France Libre
Cameroun, octobre 1940

Juin 1941. Photo souvenir sous le panneau marquant la frontière entre la Syrie et la Transjordanie. (Collection Amicale des Anciens de la 1e compagnie de chars)

les accords négociés par l'amiral Darlan entre Vichy et le *Reich*. Berlin se voit accorder l'autorisation d'utiliser les aérodromes syriens ainsi que les installations portuaires du Levant. En prime, Vichy accepte de soutenir la révolte irakienne en fournissant aux rebelles des munitions mais aussi des armes. La situation est résumée par Pierre Laval dans son discours du 25 mai, « *La collaboration est dans l'ordre naturel des choses* ». C'est justement ce que refusent les Français libres qui prennent conscience que les troupes vichystes du Liban et de Syrie devront rapidement être neutralisées. A Quastinah, la journée du 26 est marquée par un défilé saluant l'arrivée du général de Gaulle venu haranguer les troupes. Personne ou presque n'est dupe quant aux raisons de la présence du « Grand Charles ». Une partie de son discours interpelle l'assemblée « *Sachez que votre engagement pour la durée de la guerre ne vous oblige pas à prendre part à des combats contre d'autres unités militaires françaises, même dévoyées. Si donc des opérations de guerre devaient être menées contre des forces françaises, vous pourriez en toute conscience refuser d'y participer* ». Pour ceux qui en doutaient encore, l'imminence d'une opération visant à déloger Vichy du Levant devient une évidence. Pour autant les jeux ne sont pas encore faits car le général Dentz, haut-commissaire et commandant en chef au Levant, dispose d'un effectif de plus de 30 000 hommes, de six groupes d'artillerie, de canons antichars, d'une centaine d'automitrailleuses, de 90 chars et d'autant d'avions.

« La collaboration est dans l'ordre naturel des choses » - Pierre Laval

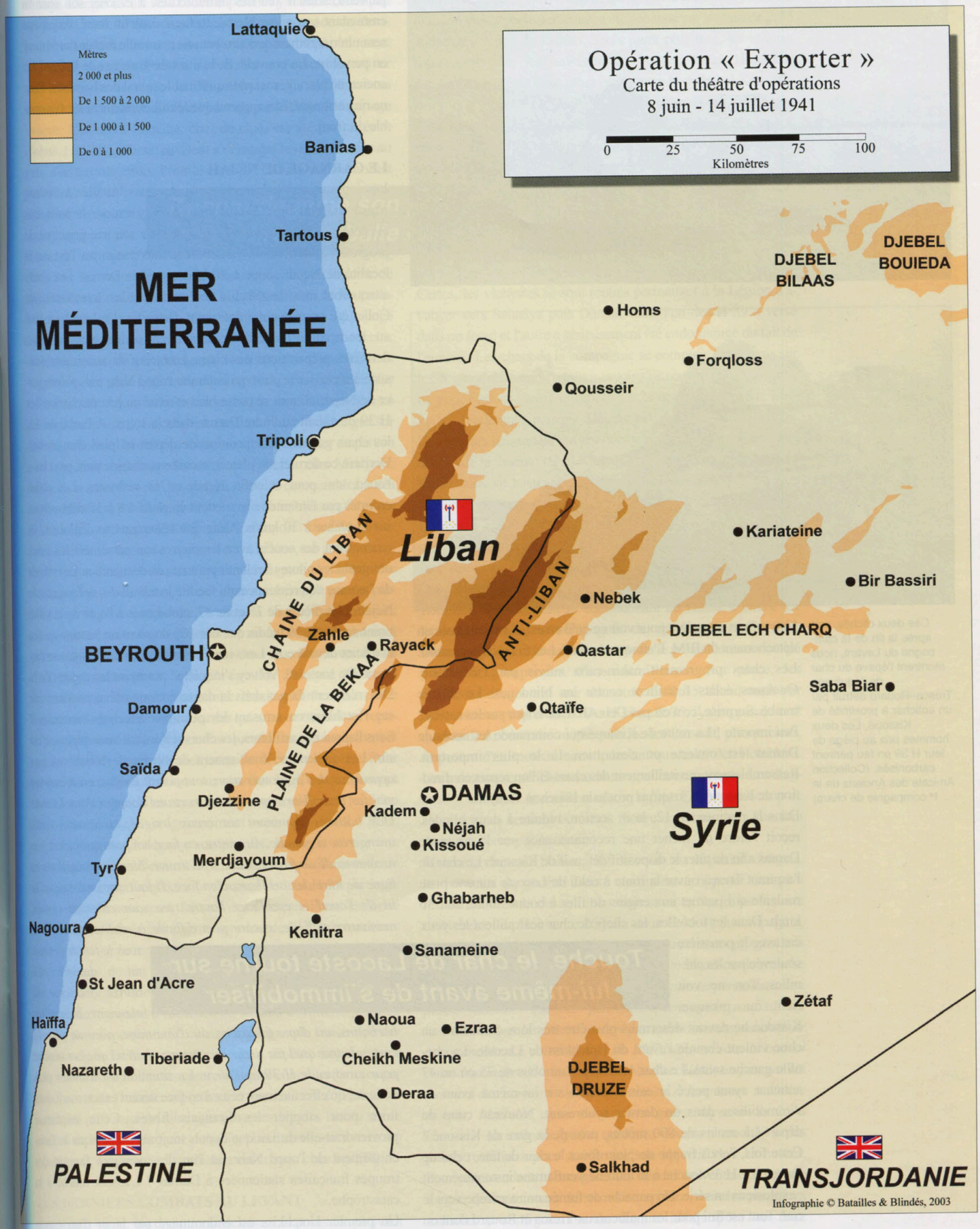
Malgré la chaleur étouffante et la poussière dont il est totalement recouvert, ce Hotchkiss H 39, rescapé des combats de Norvège et de la campagne du Gabon, est parvenu jusqu'à Cheikh Meskine. (Collection Amicale des Anciens de la 1e compagnie de chars)

LA CAMPAGNE DU LEVANT

Schématiquement, le plan d'invasion allié baptisé « Exporter » prévoit trois axes de progression. Au sud, face au Liban, les brigades de la *7th Australian Division* progresseront sur la route côtière Haifa-Beyrouth-Tripoli appuyées par les canons de la *Royal Navy* dont les bâtiments croiseront au large. Une seconde colonne australienne devra s'emparer de Merdjayoum puis filer sur Zahé, Homs et Alep tandis que, de leur côté, les Français libres, renforcés par la *5th Indian Brigade*, partiront de Transjordanie afin de prendre Damas puis Homs en coopération avec les *Aussies*.

Dans la nuit du 8 juin 1941, l'invasion du Levant débute par l'échec des tentatives alliées de ralliement des vichystes par la négociation. Obéissant à un gouvernement qu'ils considèrent légitime, le général Dentz et ses hommes se défendront jusqu'au bout. A l'aube, le « Royal Cambouis » franchit la frontière syrienne avec pour premier objectif sur la route de Damas le nœud de communications de Cheikh Meskine. Les Hotchkiss, transformés en étuves ambulantes, avancent péniblement sur une route, ou plutôt une piste, surchargée de véhicules de toutes sortes. Volvey est partout, allant et venant le long de la colonne pour encourager ses équipages ou parfois leur « passer un savon ». Aux alentours, à perte de vue, de la pierraille. Malheur au char qui quitterait la piste car il déchenillerait à coup sûr. Quant aux profonds nids-de-poule qui parsèment la piste, les pilotes sont obligés de les négocier en seconde, voire en première, pour ne pas faire de casse. Malgré les précautions prises, il ne faut pas longtemps avant que les premiers incidents mécaniques n'interviennent. C'est le H 39 n° 40703, affectueusement surnommé « le désespérant » depuis ses aventures norvégiennes, qui ouvre le bal avec une fuite du carter d'huile. Segments grippés, le blindé est immobilisé. Les mécanos vont avoir du pain sur la planche. Première panne d'une longue série. Premiers prisonniers aussi, puisque près de Deraa trois camions de la compagnie sont capturés par l'ennemi. Cheikh Meskine tombe le 9. Les troupes vichystes se replient sur Kissoué.

A l'aube du 10 juin, les chars se mettent en route pour rejoindre Deir Ali où le Bataillon d'infanterie de marine (BIM) serait accroché. Quelques mechtas par-ci, un douar par-là et le trajet de 25 kilomètres est couvert en… trois heures ! Décidément, les H 39 sont vraiment à la peine. Sur place, Volvey constate qu'effectivement la route menant à Kissoué est battue par des tirs d'artillerie bien réglés. Les officiers étudient la situation. Pas de doute, il va falloir forcer le passage et s'emparer de Deir Ali avec l'aide de l'infanterie. Les trois engins de la 2e section du sous-lieutenant de la Celle s'engagent sur la route, progressent sous le feu des canons ennemis puis stoppent un peu plus loin, dans une longue courbe, à l'abri des regards vichystes. Conciliabule entre les chefs de char et les officiers. L'infanterie prévue pour appuyer la compagnie n'est pas là. Dans ces conditions, à quoi bon se jeter dans la gueule du loup car rien n'est plus dangereux pour des blindés que de s'engager en ville sans l'appui de fantassins.


Opération « Exporter »
Carte du théâtre d'opérations
8 juin - 14 juillet 1941
0 25 50 75 100
Kilomètres
Mètres
2 000 et plus
De 1 500 à 2 000
De 1 000 à 1 500
De 0 à 1 000
MER MÉDITERRANÉE
Lattaquie
Banias
Tartous
Tripoli
Homs
Forqloss
Qousseir
DJEBEL BILAAS
DJEBEL BOUIEDA
Liban
CHAINE DU LIBAN
ANTI-LIBAN
PLAINE DE LA BEKAA
Zahle
Rayack
BEYROUTH
Damour
Saïda
Djezzine
Tyr
Merdjayoum
Nagoura
Kenitra
Kadem
DAMAS
Néjah
Kissoué
Ghabarheb
Sanameine
Kariateine
Bir Bassiri
Nebek
DJEBEL ECH CHARQ
Qastar
Saba Biar
Qtaïfe
Syrie
Zétaf
St Jean d'Acre
Haïffa
Naoua
Ezraa
Cheikh Meskine
Tiberiade
Nazareth
Deraa
DJEBEL DRUZE
Salkhad
PALESTINE
TRANSJORDANIE
Infographie © Batailles & Blindés, 2003

Ces deux clichés, pris après la fin de la campagne du Levant, nous montrent l'épave du char de l'équipage Tresca–Rouard détruit par un antichar à proximité de Kissoué. Les deux hommes pris au piège de leur H 39 en feu périront carbonisés. (Collection Amicale des Anciens de la 1e compagnie de chars)

Volvey part en arrière pour voir ce qu'il en est. Il revient avec un détachement du BIM. L'attaque reprend. Les tirs vichystes aussi. Les chars progressent cahin-caha suivis par l'infanterie. Quelques éclats ferraillent contre les blindages. Le village tombe. Surprise, ce n'est pas Deir Ali. Une erreur sur les cartes ? Peu importe ! La route de Kissoué qui commande les accès de Damas est ouverte et c'est bien là le plus important. Rassemblement, ravitaillement des chars et l'on repart en direction de Kissoué… jusqu'au prochain bouchon vichyste.

Dans la matinée du 12, la 3e section, réduite à deux blindés, reçoit l'ordre de mener une reconnaissance sur la route de Damas afin de tâter le dispositif défensif de Kissoué. Le char de l'aspirant Tresca ouvre la route à celui de Lacoste sur une piste roulante qui permet aux engins de filer à bonne allure, soit 30 km/h. Dans les tourelles, les chefs de char écarquillent les yeux car avec la poussière soulevée par les chenilles, l'on ne voit rien ou presque. Kissoué ne devrait désormais plus être très loin. Soudain ! un choc violent ébranle l'avant du Hotchkiss de Lacoste. La chenille gauche saute. Le char, touché par un obus de 75 ou un 47 antichar ayant percé la caisse, tourne sur lui-même avant de s'immobiliser dans un dernier soubresaut. Nouveau coup de départ ! à moins de 800 mètres, près de la gare de Kissoué ! Cette fois, l'obus frappe de plein fouet le char de tête, celui de Tresca. Le H 39 touché à la tourelle s'enflamme instantanément ; explosions en série. Un panache de fumée noire grimpe vers le ciel. Tout est fini pour les malheureux Tresca et Rouard dont on retrouvera plus tard les restes calcinés. Quant à Lacoste il est parvenu, sous le feu des mitrailleuses, à évacuer son char en emmenant son pilote blessé. Réfugié dans un fossé, l'équipage sera ultérieurement secouru par une patrouille menée par Volvey en personne. La nouvelle de la mort de Tresca et de Rouard, un ancien de Narvik, met plus qu'à mal le moral des hommes. Pour ne rien arranger, l'on apprend que les alliés piétinent sur l'ensemble du front.

Touché, le char de Lacoste tourne sur lui-même avant de s'immobiliser

LE CARNAGE DE NÉJAH

Les jours suivants, la compagnie de chars installée à Bouraq panse ses blessures. Le 14 juin, Volvey expose la suite des événements à ses hommes : bloquée sur son axe principal de progression, la division va déborder l'adversaire par l'est via la localité de Néjah située à 20 kilomètres de Damas. Les chars attaqueront avec les Spahis de Jourdier et les Tcherkesses de Collet qui pour le coup opéreront démontés. Le Jour-J est fixé au lendemain. L'opération débute en pleine nuit avec les dernières préparations des chars. L'objectif de la mission consiste à sécuriser le pont qui enjambe l'oued Nahr puis à s'emparer de Néjah. Si tout se passe bien et avec un peu de chance, les H 39 devraient atteindre Damas dans la soirée. A l'aube du 15, les chars gagnent leur position de départ au pied d'un djebel. Derrière ce dernier, un plateau rocailleux et aride puis, plus loin, l'oued, son pont et enfin Néjah et les vichystes. Les chars escortés par l'infanterie se mettent en route à 8 h 15 débouchant sur la plaine à 30 km/h. Alors que les engins se déploient, ils rencontrent des soucis avec les pierres qui parsèment les lieux obligeant les pilotes à ralentir pour ne pas décheniller. Le rythme de l'avance s'en ressent ce qui facilite le travail des défenseurs de Néjah. Des pièces de 75 et de 47, embossées à l'orée de la ville, tirent sur les H 39 tandis que des 105 dressent un barrage de feu et d'acier devant eux. Les volets et les trappes des blindés se ferment. De son côté, Volvey s'inquiète : pourquoi les canons de la DFL n'entrent-ils pas dans la danse comme prévu pour couvrir ses Hotchkiss en arrosant les positions antichars ennemies ? Sans l'appui des artilleurs, les chars « iront au casse-pipe », c'est sûr. Les anciens se souviennent de l'enfer de Néjah : « *aux approches de l'agglomération, tout paraît confus, on reconnaît mal les lieux décrits par les instructions données dans la nuit. Des bâtisses dominent un creux irrigué, avec une vaste orangeraie à gauche. Au centre, en face, un pont qu'il n'est pas recommandé de franchir, car il se trouve, bien entendu, dans la ligne de mire des artilleurs d'en face. Il faut descendre dans le lit de l'oued et escalader l'autre rive sans caler ni verser, manœuvre difficile, encore plus difficile à réaliser sans faute sous le feu de l'ennemi : danger des bords francs, où viennent buter les barbotins, ou d'une fondrière, ou d'une mine, avec en plus la certitude que quelque tireur aux aguets n'attend que cet instant pour envoyer le H 39 en l'air* ». La situation est d'autant plus délicate, qu'effectivement ceux d'en face savent exactement quoi faire pour stopper les Français libres. Cette expertise proviendrait-elle du fait que depuis toujours ou presque le franchissement de l'oued Nahr fut l'un des exercices favoris des troupes françaises stationnées à Damas ? L'assaut tourne à la catastrophe.

Un premier Hotchkiss est endommagé par le tir d'un canon antichar. La caisse est crevée, la tourelle bloquée, le canon hors

d'usage. L'engin recule vers l'oued espérant s'y mettre à l'abri, en défilement total. Malheureusement, le blindé menace de s'embourber dans la fange. La manœuvre est impossible. Au moment où le pilote repart en direction de Néjah avec l'espoir de trouver une autre voie de repli, un 75 vichyste règle l'affaire à sa manière. Sous l'impact, le blindé bascule sur le flanc. L'équipage évacue. L'adjudant Robédat, chef de char, est tué par un éclat d'obus. Le pilote, blessé, parvient à rejoindre les lignes amies au prix d'un terrible effort. Pour les autres H 39, la situation n'est pas meilleure. L'un d'eux a le nez planté dans une seguia. Faute de pilotage ? Peut être. Sûrement même, mais il est impossible de le sortir de son ornière sans aide extérieure et qui plus est sous le feu ennemi. On l'abandonne intact. Plus loin, le char de l'équipage Mestivier-Gallène continue à avancer. Dès les premiers instants, le blindé a été pris pour cible par les mitrailleurs de Néjah. A l'approche du pont enjambant l'oued Nahr, les cliquetis des balles qui jusqu'alors ferraillaient sur le blindage laissent place à un bruit sec et sourd. Le choc est terrifiant ! Le blindé tangue sur ses suspensions. Un obus antichar vient de le traverser de part en part, arrachant au passage les jambes du chef de char Mestivier. L'impact a aussi projeté des copeaux d'acier comparables à des lames de rasoirs dans tous les recoins du char, blessant le pilote à la cuisse, au thorax et à l'épaule. Le caporal-chef Mestivier décède dans les secondes qui suivent. Gallène, un autre ancien de Norvège, est quant à lui fait prisonnier. Et puis, il y a le drame de l'équipage Cocu-Kœnig. Leur char a été frappé par un perforant qui a percé la tourelle et, dans la foulée, l'abdomen du chef de char Lucien Cocu qui est mort sur le coup. Un schnarpel provenant du même obus s'est fiché dans la colonne vertébrale de Kœnig lui sectionnant la moelle épinière. Paralysé des membres inférieurs, il ne peut plus piloter. Il sait qu'il n'a aucune aide à attendre de la part de ses camardes qui sont en train de se replier pour ne pas se faire décimer. Pas question non plus de tomber vivant entre les mains des vichystes. Sa décision est prise. Pour ne pas fournir d'informations sur son état civil, ce qui pourrait entraîner des représailles sur sa famille restée en France lui a t'on dit, Kœnig avale soigneusement son pay-book. Puis, méthodiquement, il dégaine son pistolet, l'arme et se tire une balle dans le crâne. Deux mois plus tard, sa dépouille et celle de Cocu seront retrouvées dans la carcasse de leur H 39 par leurs camarades. Le soir venu, l'assaut des Français libres est brisé net. Les pertes de la compagnie sont lourdes. Quatre machines sont restées sur le terrain sans compter les chars endommagés. En 72 heures, devant Kissoué et Néjah, l'unité a perdu la moitié de ses blindés. Furieux, Volvey demande des explications au colonel Kœnig quant à l'absence du soutien d'artillerie pourtant promis pour l'opération. Le colonel explique que l'ensemble des moyens de la DFL, surtout l'artillerie, a dû être mobilisé pour faire face à de vigoureuses contre-attaques ennemies lancées par des chars et de l'infanterie portée. Certes, dans ces conditions, il aurait été plus sage de faire décrocher les blindés lancés sur le plateau de Néjah mais faute de radio à bord comment avertir les équipages ? Imparable. L'ambiance est crispée chez les FFL.

Koenig dégaine son pistolet, l'arme et se tire une balle dans le crâne

LES DERNIERS COMBATS AU LEVANT

Les 16 et 17 juin, les opérations vichystes se poursuivent avant de s'arrêter faute de moyens. De son côté, le « Royal Cambouis », ou ce qu'il en reste, est affecté à la protection du PC divisionnaire dont le personnel a été échaudé par un raid de R 35 audacieux venus de Damas. Trois jours plus tard, les affaires reprennent pour les tankistes de Volvey. Deux Hotchkiss reçoivent l'ordre de faire mouvement vers le djebel el Kelb afin d'y prêter main forte à la 13e Demi-Brigade de la Légion Étrangère bloquée depuis 48 heures par des R 35. Ces derniers, embusqués et habilement couverts par des tirailleurs et des antichars, font des cartons sur les légionnaires qui malgré leurs efforts ne sont pas parvenus à les « bidonner ». L'opération, menée par le sous-lieutenant Blasquez, est une victoire à la Pyrrhus. Certes, les vichystes se sont repliés permettant à la Légion d'avancer vers Sahnâya puis Damas, mais l'un des H 39 a versé dans un fossé et l'autre a sérieusement été endommagé du fait de l'ennemi. Les chars de la compagnie se comptent désormais sur les doigts d'une main ; quant à savoir s'ils sont en état de marche ou non, c'est une autre question. Le 21 apporte enfin une nouvelle réjouissante puisque Damas est déclarée ville ouverte. Fidèle à ses habitudes, Volvey décide de se porter en avant, aux abords de la caserne de El Kadem dans laquelle les hommes de Dentz auraient laissé quelques R 35 encore en état de marche. Peut-être de quoi ré-équiper le « Royal Cambouis », qui sait ? En guise de réponse, le lieutenant reçoit une rafale de mitrailleuse tirée depuis un soupirail. D'aucuns parmi ceux d'en face semblent ne pas être disposés à lâcher Damas « comme ça ». Blessé aux jambes, Volvey est évacué vers l'hôpital divisionnaire, abandonnant le commandant de l'unité à Divry. Le lendemain matin, la compagnie de chars entre enfin dans Damas, rejoignant le quartier de cavalerie préalablement occupé par le 8e groupement d'automitrailleuses. Sur place, les Gaullistes découvrent une douzaine de R 35 abandonnés par leurs anciens propriétaires. Du H 39 au R 35, il n'y a pas de saut qualitatif, au contraire même puisque les Renault, plus anciens, disposent d'un moteur moins puissant que celui des Hotchkiss. Les mécanos se penchent sur leurs nouveaux protégés. Les diagnostics tombent : le meilleur côtoie le pire. En fait, beaucoup de ces machines seraient bonnes à mettre au rebut, mais l'on fera avec, car l'on a pas le choix !

Malgré la chute de Damas, clef de voûte du dispositif vichyste, les hommes du général Dentz continuent à opposer une vive résistance. C'est le cas au Liban mais aussi en Syrie, sur la route de Nebek et de Homs. Le 26 juin, deux R 35 de la compagnie, récupérés dans les stocks vichystes, sont justement engagés dans l'Anti-Liban en direction de Nebek avec le bataillon de marche n°2 (BM2). Souvenirs d'anciens : « *La route serpente dans une plaine vallonnée qui n'est pas entièrement aride, sauf sur les hauteurs. Dans les chars, malgré les volets ouverts, la chaleur est intenable. Le commandant du BM2 vient en tête du convoi pour demander s'il n'est pas possible d'accélérer un peu car les moteurs des camions chauffent à rouler si longtemps à vitesse réduite. Mais les chars ne peuvent guère dépasser le 25 à l'heure* ». La colonne passe quelques douars accrochés à des pitons rocailleux pour arriver sur son objectif vers 15 heures. Pour pénétrer dans la bourgade, les blindés doivent négocier une longue descente avant de remonter, en face, vers les premières maisons ; configuration de terrain idéale pour se faire « dézinguer »… Pourtant, hormis un 75 tenace et le mitraillage

Jean Volvey, « patron » de la compagnie, blessé par une rafale de mitrailleuse près de El Kadem, confiera le commandement de l'unité à Divry. (Collection Amicale des Anciens de la 1e compagnie de chars)

des chars par un Dewoitine D.520 esseulé, la résistance est presque nulle. Nebek tombe entre les mains du BM2. Toutefois, le triomphe est de courte durée, le 2e Bureau de la DFL annonçant aux FFL que les vichystes s'apprêteraient à lancer une contre-attaque appuyée par des chars pour reprendre le bourg. Les Français libres se préparent au choc. Deux R 35 supplémentaires et une pièce de 75 de l'artillerie divisionnaire leurs sont envoyés en renfort. Le dispositif gaulliste s'articule autour d'une série de points d'appui installés dans des vergers. Des cheminements camouflés derrière des murets relient les postes entre eux. Le 75 et les deux antichars du BM2 sont pointés vers la route de Deir Atiyé par laquelle les assaillants déboucheront. Des fusils-mitrailleurs 24/29 et quelques Bren complètent l'ensemble. Les quatre engins de la compagnie de chars sont placés en réserve. Le 30 juin donne raison aux augures du renseignement militaire. Galvanisés par leurs officiers, des tirailleurs appuyés par des chars montent à l'assaut des positions gaullistes avec leur allant habituel, enfonçant un coin dans la défense des FFL. La situation est préoccupante et seule l'intervention énergique d'éléments du BM2 permet de remettre de l'ordre puis de briser l'attaque vichyste. Pourtant, ces derniers ne s'avouent pas vaincus et repassent à l'attaque avec une section de R 35. Ce deuxième assaut intervient à un moment délicat pour les Français libres, les défenseurs de Nebek cherchant à reprendre leur souffle et à se réorganiser. Les R 35 avancent par bons successifs. D'emblée, les artilleurs font mouche sur la tourelle du char de tête sans a priori lui causer de dommages. Pourtant, le R 35 semble hésiter. Il ralentit, puis fait demi-tour sur place, suivi par le reste de sa section. Dans le camp gaulliste, l'on s'étonne de ce manque de mordant. Pourquoi ce repli anticipé alors que l'attaque des R 35 était en bonne voie ? La réponse à cette question ne sera donnée que plus tard, lorsque des hommes de l'Armée du Levant rallieront les FFL ; l'un d'entre eux, Jean Meyrieux, témoigne : « *Non, je n'y étais pas, mais tout le monde a été au courant aussitôt. Le sergent Soquet était bien connu et ce qui lui est arrivé nous a impressionnés. Non, sa tourelle n'a pas été percée. Il avait les yeux à sa fente de visée, normalement, au moment de l'attaque. D'ailleurs, il a d'abord tiré sur l'un de vos chars, sans succès. Et aussitôt après, il a reçu un obus en plein dans sa fente de visée. Soit les éclats de l'obus, soit les parcelles de blindage autour de la fente, ou les deux, il a eu les deux yeux crevés instantanément et s'est effondré dans la tourelle. Que pouvait faire son mécano ? Les autres n'ont pas compris sur le moment, voyant le chef de section décrocher et se replier, ils en ont fait autant, comme c'est la règle quand rien d'autre n'est convenu* ». Encore un effet direct de l'absence de radio à bord des engins…

Les jours suivants, les Français libres poussent vers Homs s'emparant de Deir Atiyé, Qara et Omeira tandis qu'au Liban, les Australiens resserrent leur emprise sur Beyrouth. L'armée de

Pour remplacer ses H 39 perdus lors des combats en Syrie, le « Royal Cambouis » récupérera tout ce qu'il pourra dans les stocks vichystes. En voici un petit aperçu... En 1942, la Compagnie sera rééquipée de chars britanniques Crusader. (Collection Amicale des Anciens de la 1e compagnie de chars)

Le chasseur Louis le Floc'h et sa Laffly, quelque part entre Damas et Beyrouth. La campagne du Levant est terminée. Malgré les pertes, le moral reste au beau fixe car dans les mois à venir, les tankistes du « Royal Cambouis » savent qu'ils pourront enfin en découdre avec les Allemands. (Photo famille le Floc'h)

Vichy étant au bord de l'effondrement total, le 12, les hostilités cessent suite à une demande d'armistice formulée par le général Dentz. Deux jours plus tard, l'accord de Saint Jean d'Acre est ratifié par les vichystes et les Britanniques sans qu'il ne soit fait mention des droits de la France Libre à gérer les territoires du Levant. Représentant les FFL, le général Catroux refuse de signer le document. Informé, le général de Gaulle tempête et menace Churchill de retirer ses forces de l'alliance et de les envoyer se battre sur le front de l'Est avec l'Armée Rouge. Sans entrer dans les détails politiques et diplomatiques de l'affaire, il convient de souligner que cet accord prive les Français libres de l'opportunité de proposer à la majorité des troupes de l'Armée du général Dentz de rallier leur camp. Seuls 127 officiers et environ 6 000 hommes de troupes, soit à peine un cinquième des forces stationnées au Levant, rejoindront l'étendard à Croix de Lorraine.

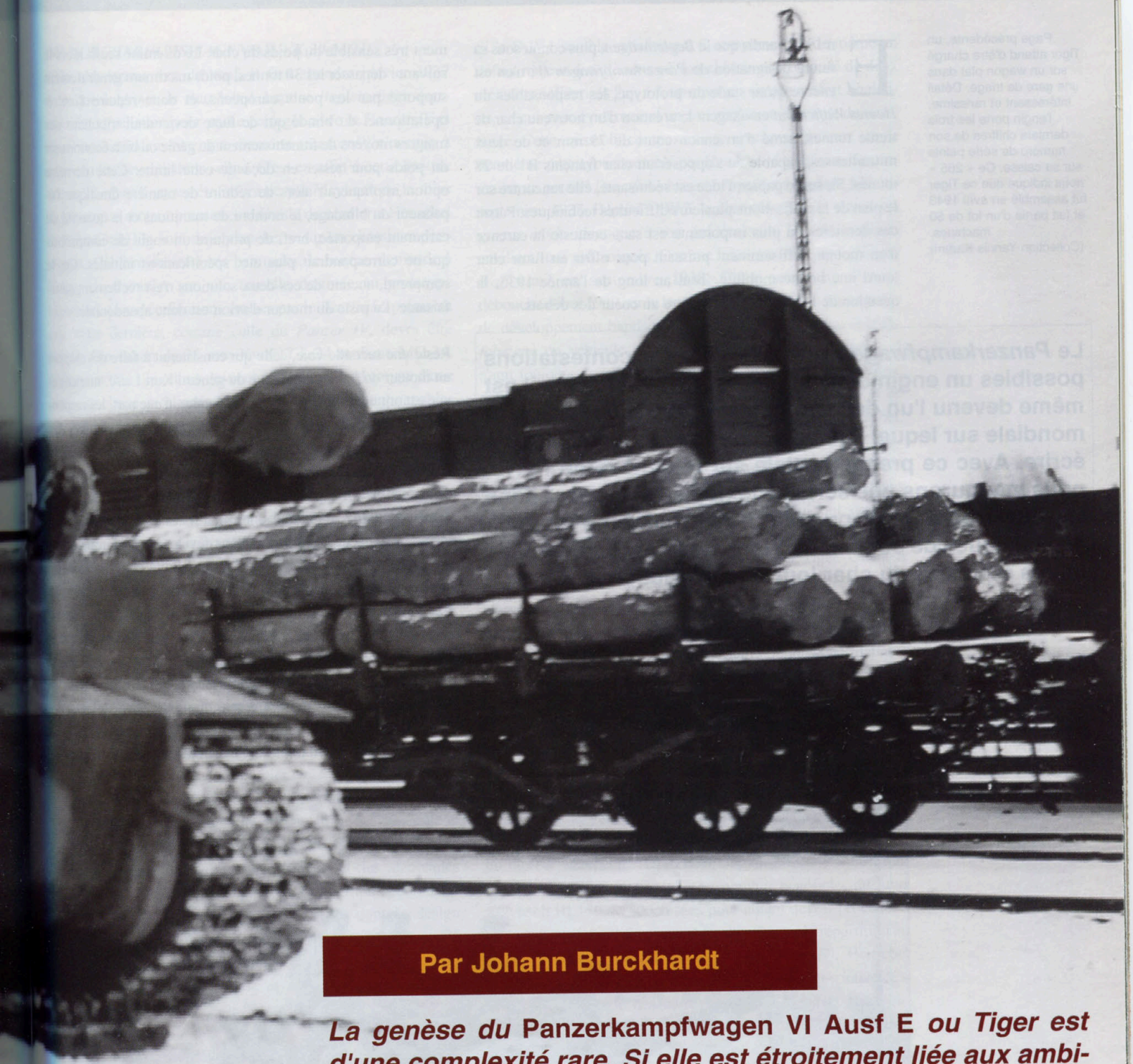
Parmi ces derniers, certains seront envoyés à la compagnie de chars avec laquelle ils poursuivront le combat contre les troupes de l'Axe en Egypte puis en Libye et enfin en Tunisie.

Suite et fin de « l'épopée du Royal Cambouis » dans le numéro 2 de Batailles & Blindés à paraître le 5 janvier 2004.

L'insigne de la 1e compagnie de chars des Forces Françaises Libres fut dessiné par le sous-lieutenant Tresca alors que l'unité était cantonnée au camp de Quastinah et s'apprêtait à participer à la campagne du Levant avec la 1e DFL. Cet insigne ne fut frappé qu'une fois cette dernière achevée, à cent cinquante exemplaires, par un orfèvre de Damas. Il sera refait au Caire quelques semaines avant le déclenchement de la bataille de El Alamein. (Collection le Floc'h)

TIGER

La genèse du fauve



Par Johann Burckhardt

La genèse du* Panzerkampfwagen VI Ausf E *ou Tiger est d'une complexité rare. Si elle est étroitement liée aux ambitions militaires de l'Allemagne hitlérienne, le char étant le fruit d'une série de projets nés dès 1935 et tentant de répondre aux besoins contextuels d'une* Wehrmacht *engagée contre la France puis l'Union Soviétique, elle demeure aussi une aventure industrielle qui mettra en concurrence féroce des firmes inféodées au régime nazi. Des bureaux du* Heeres Waffenamt *au Berghof, des ateliers de Porsche aux usines de Henschel et de Krupp, retour sur la naissance d'un engin légendaire.

LA GENÈSE DU TIGER

Page précédente, un Tiger attend d'être chargé sur un wagon plat dans une gare de triage. Détail intéressant et rarissime, l'engin porte les trois derniers chiffres de son numéro de série peints sur sa caisse. Ce « 265 » nous indique que ce Tiger fut assemblé en avril 1943 et fait partie d'un lot de 50 machines. (Collection Yannis Kadari)

En 1935, tandis que le *Begleitwagen*, plus connu sous sa future désignation de *Panzerkampfwagen IV*, n'en est encore qu'au stade du prototype, les responsables du *Heeres Waffenamt* envisagent la création d'un nouveau char de trente tonnes, armé d'un canon court de 75 mm et de deux mitrailleuses, capable de s'opposer au char français B1 de 28 tonnes. Si, sur le papier, l'idée est séduisante, elle rencontre sur le plan de la réalisations plusieurs difficultés techniques. Parmi ces dernières, la plus importante est sans conteste la carence d'un moteur suffisamment puissant pour offrir au futur char lourd une bonne mobilité. Tout au long de l'année 1935, la question de la motorisation va être au coeur des débats.

Le *Panzerkampfwagen VI Ausf E* est sans contestations possibles un engin de légende. Au fil des années, il est même devenu l'un des symboles de la Seconde Guerre mondiale sur lequel il reste encore beaucoup à dire et à écrire. Avec ce premier article sur la genèse du fauve, nous inaugurons une série de textes qui s'étoffera dans les numéros à venir puisque nous traiterons en 2004 des tactiques de combat du Tiger ainsi que de certaines unités équipées du char lourd. La rédaction.

A l'instar de ce que vont pratiquer d'autres nations, y compris pendant la Seconde Guerre mondiale, il est dans un premier temps envisagé d'équiper le char avec un moteur d'avion. Il apparaît toutefois que cette solution ne va pas sans poser de problèmes. Pour des raisons mécaniques, dont le renforcement des organes de transmission, elle conduirait à un accroissement très sensible du poids du char. Le dilemme serait alors le suivant : dépasser les 30 tonnes, poids maximum généralement supporté par les ponts européens, et donc réduire l'intérêt opérationnel du blindé qui de facto deviendrait tributaire des maigres moyens de franchissement du génie ou bien économiser du poids pour rester en deçà de cette limite. Cette dernière option impliquerait alors de réduire de manière drastique l'épaisseur du blindage, le nombre de munitions et la quantité de carburant emportée, bref, de produire un engin de compromis qui ne correspondrait plus aux spécifications initiales. On le comprend, aucune de ces deux solutions n'est réellement satisfaisante. La piste du moteur d'avion est donc abandonnée.

Reste une seconde voie, celle qui consisterait à faire développer un moteur *ad hoc*. A l'initiative du général Kurt Liese, une entrevue est organisée le 26 octobre 1935 entre, d'une part, les responsables du *Wa Prüf 6*, et d'autre part, les ingénieurs du bureau d'études de la firme Maybach *Motorenbau* établie à Friedrichshafen. Il s'agit de déterminer dans quelle mesure et surtout dans quels délais ces derniers pourraient mettre au point un tel moteur. Il ressort de cette réunion que si les motoristes de Maybach confirment leur capacité à créer un moteur développant environ 600ch, puissance minimale pour assurer une mobilité correcte au char, celui-ci ne serait pas disponible avant deux, voire trois ans. Et Karl Maybach en personne d'ajouter qu'il serait ensuite fort probable qu'un nouveau délai supplémentaire soit nécessaire pour régler les problèmes de jeunesse apparaissant immanquablement à l'usage. Cette évaluation est confirmée le 28 décembre dans le cadre d'une deuxième rencontre, sans que cela ne semble poser de problèmes aux responsables du *Wa Prüf 6* pour lesquels le programme de char de 30 tonnes n'est encore qu'une vue de l'esprit.

Février 1944, ce Tiger fait son entrée dans les faubourgs de Bucarest. Jusqu'à la fin de la guerre, ce blindé restera un ennemi particulièrement dangereux et craint par ses adversaires y compris par les tankistes soviétiques combattant à bord des chars lourds JS. Le Tiger est le fruit de divers projets entamés pour certains d'entre eux dès 1937. (Collection Yannis Kadari)

DU *DURCHBRUCHSWAGEN* AU *VK 30.01(H)*

1936 n'apportant rien de neuf, il faut attendre janvier 1937 pour que le projet de char lourd, baptisé *Begleitwagen (verstaerkt)*, appellation pour partie partagée avec le *Panzer IV* et signifiant littéralement engin d'escorte (renforcé), n'occupe à nouveau les devants de la scène. C'est en effet à cette époque que le *Wa Prüf 6*, ayant été informée par Maybach de la mise au point d'un moteur prometteur, décide de confier à Henschel u. Sohn GmbH le soin de « plancher » sur un châssis expérimental. Conformément à ses habitudes, le bureau demande à Krupp de travailler sur une tourelle destinée au prototype Henschel. Les spécifications émises par le *Wa Prüf 6* précisent que cette dernière, comme celle du *Panzer IV*, devra être armée d'un canon de 75 mm KwK37 L/24 et d'une MG-34. Châssis et tourelle réunis devront constituer le prototype d'une nouvelle classe de blindés allemands non seulement capables de se mesurer aux chars ennemis les plus puissants, mais aussi, et c'est une nouveauté par rapport au projet de 1935, de contribuer à percer les lignes fortifiées les mieux établies. A la lecture de ces derniers mots, l'on ne peut s'empêcher de penser à la ligne Maginot... Ce glissement du rôle initialement dévolu au futur blindé se concrétise par l'évolution de sa désignation officielle. Le 12 mars 1937, le *Begleitwagen (verstaerkt)* devient *Infanteriewagen* ou char d'accompagnement d'infanterie. En avril 1937, le futur engin est rebaptisé *Durchbruchswagen* (D.W.) ou par analogie au FCM 2C français, char de rupture.

Sur le front des études initiées chez Henschel et Krupp, les choses avancent de manière décousue. Si les ingénieurs de Henschel tiennent leurs délais et rendent leur copie en septembre 1938 sous la forme d'un premier châssis expérimental, ce n'est pas le cas de leurs homologues de chez Krupp. La firme d'Essen, en position de quasi-monopole en ce qui concerne la recherche et la production des tourelles de chars, peine à faire face à la demande. Malgré l'insistance et les demandes répétées du *Wa Prüf 6*, les techniciens de Krupp accumulent les retards et les contretemps. La tourelle, dont le design s'avère être logiquement très proche de celle du *Panzer IV*, n'est finalement achevée qu'en mai 1939. Arrivée trop tard pour le D.W., elle sera reprise et améliorée pour son successeur.

C'est donc sans sa tourelle que le D.W.1 est évalué fin 1938. Conformément aux spécifications du *Heeres Waffenamt*, l'engin jouit d'un blindage frontal de 50 mm, trois fois plus épais que celui du *Panzerkampfwagen IV Ausf. A*, qui le met à l'abri des pièces antichars de 25 mm et de 37 mm. Sur le plan mécanique, la machine est équipée du nouveau V12 Maybach HL120TR de 280ch à 3 000t/mn. Développé en 1936, fiable et endurant, ce moteur et ses évolutions feront une longue carrière, animant notamment les *Panzerkampfwagen III* et *IV* ainsi que les *StuG* jusqu'à la fin des hostilités. Il représente le premier pas mené par les motoristes de Maybach vers une série de moteurs puissants destinés aux chars lourds. Fort de ses 280ch, le *Durchbruchswagen* est capable d'atteindre une vitesse de pointe sur route d'environ 35 km/h, ce qui pour l'époque est plus qu'honorable. Les tests menés sur la machine en tous terrains sont eux aussi prometteurs et révèlent dans l'ensemble une bonne maniabilité.

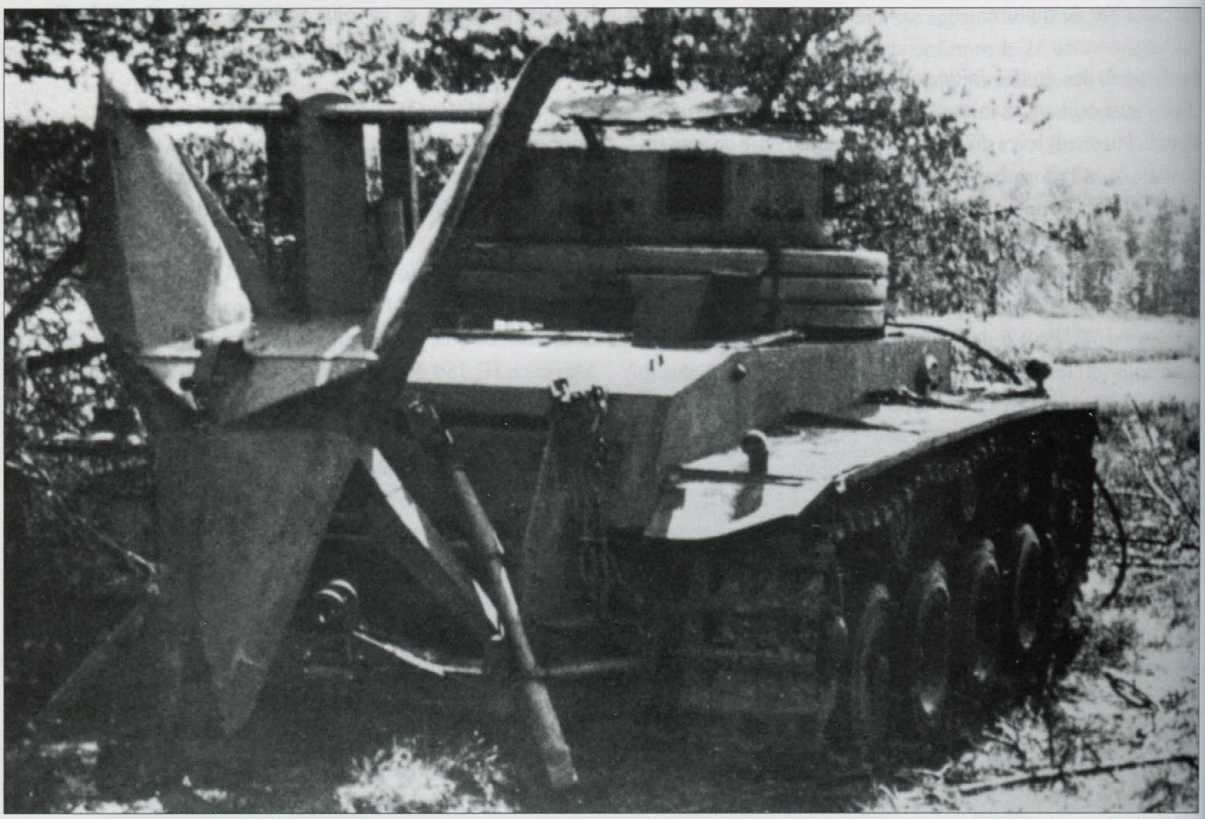
Si le D.W.1 semble satisfaisant, il comporte tout de même un défaut majeur dans le sens où son châssis est composé de deux éléments solidarisés l'un à l'autre par un simple renfort boulonné, ce qui pose évidemment un réel problème en terme de résistance. Cette caisse bi-composants se retrouve d'ailleurs sur le deuxième prototype assemblé par Henschel, la décision de construire un second *Durchbruchswagen* ayant été avalisée à la mi-septembre 1937. Baptisé D.W.2, le char qui pèse 33 tonnes est *grosso modo* identique à son prédécesseur, hormis quelques améliorations mécaniques. Comme lui, il est testé par le *Heeres Waffenamt* en septembre 1938. Cette campagne d'essais débouche début 1939 sur le lancement d'un nouveau programme de développement baptisé *VK 30.01 - VK* pour *versuchskraftfahrzeug* ou véhicule expérimental, 30 pour trente tonnes. Il s'agit toujours de mettre au point un char lourd, embarquant cinq membres d'équipage et armé d'un canon de 75 mm et de deux mitrailleuses. Le cahier des charges est soumis à Henschel, Porsche, MAN et Daimler Benz. Si Porsche participe effectivement à la compétition initiée par le *Heeres Waffenamt* à partir de la fin 1939, MAN et Daimler Benz seront quant à eux engagés dans divers programmes parallèles, dont celui qui donnera ultérieurement naissance au Panther. Ces deux sociétés ne joueront donc aucun rôle dans la genèse du Tiger. Quant à Henschel, en mettant au point le *VK 30.01(H)*, qui sera ultérieurement surnommé « *Kleiner Tiger* » ou petit Tigre, la firme posera les bases de ce qui deviendra l'un des chars parmi les plus puissants et les plus redoutés de la Seconde Guerre mondiale.

LE *VK 30.01(H)* OU « PETIT TIGRE »

Pour mener à bien le projet *VK 30.01(H)*, les équipes de Henschel reprennent une partie des travaux ayant abouti aux prototypes du *Durchbruchswagen*. Partant du *D.W.2*, les ingénieurs de la firme parviennent à réaliser un châssis monobloc dit « *Neue Konstruktion* ». La machine est équipée du moteur Maybach HL116 développant 300ch à 3000 t/mn. Toutefois, le char est étudié pour pouvoir bénéficier du futur Maybach HL150 de 400ch sans pour autant devoir procéder à de fastidieuses modifications. Afin d'optimiser la répartition au sol de la charge des 32 tonnes du *VK 30.01(H)*, Henschel adopte un nouveau train de roulement « croisé » ou « intercalé » et monte sur l'engin des barres de torsion transversales simples. L'idée est d'une efficacité redoutable car cette suspension avec roues se recouvrant permet une conduite étonnamment souple pour un char d'un tel poids. Seul inconvénient à ce système de suspension, la complexité de son entretien. En tous les cas, on retrouvera ce type de train de roulement sur le Tiger mais aussi sur le Panther et d'autres engins en service dans la *Panzerwaffe*. Ironiquement, cet astucieux dispositif avait été imaginé et breveté par le seul véritable concurrent de Henschel dans le cadre du *Tigerprogramm*, le bureau d'études du Dr. Porsche !

Le 24 novembre 1939, le *Wa Prüf 6* ordonne à Krupp de produire les éléments nécessaire à l'assemblage par Henschel de trois coques de châssis expérimentaux (*Versuchs-Fahrgestell*) du *VK 30.01(H)*. C'est à une date très proche que l'usine Maybach de Friedrichshafen reçoit pour consigne de préparer trois moteurs HL116 en prévision de futurs essais. Tandis que les éléments nécessaires à la construction des premiers proto-

Ci-contre et ci-dessous : cette machine semblant être abandonnée dans un sous-bois n'est ni plus ni moins que l'un des premiers prototypes issu du programme de développement qui donnera naissance en 1942 au Tiger. Il s'agit du *VK 30.01(H)* mis au point et produit par la firme Henschel. (Bovington Tank Museum)



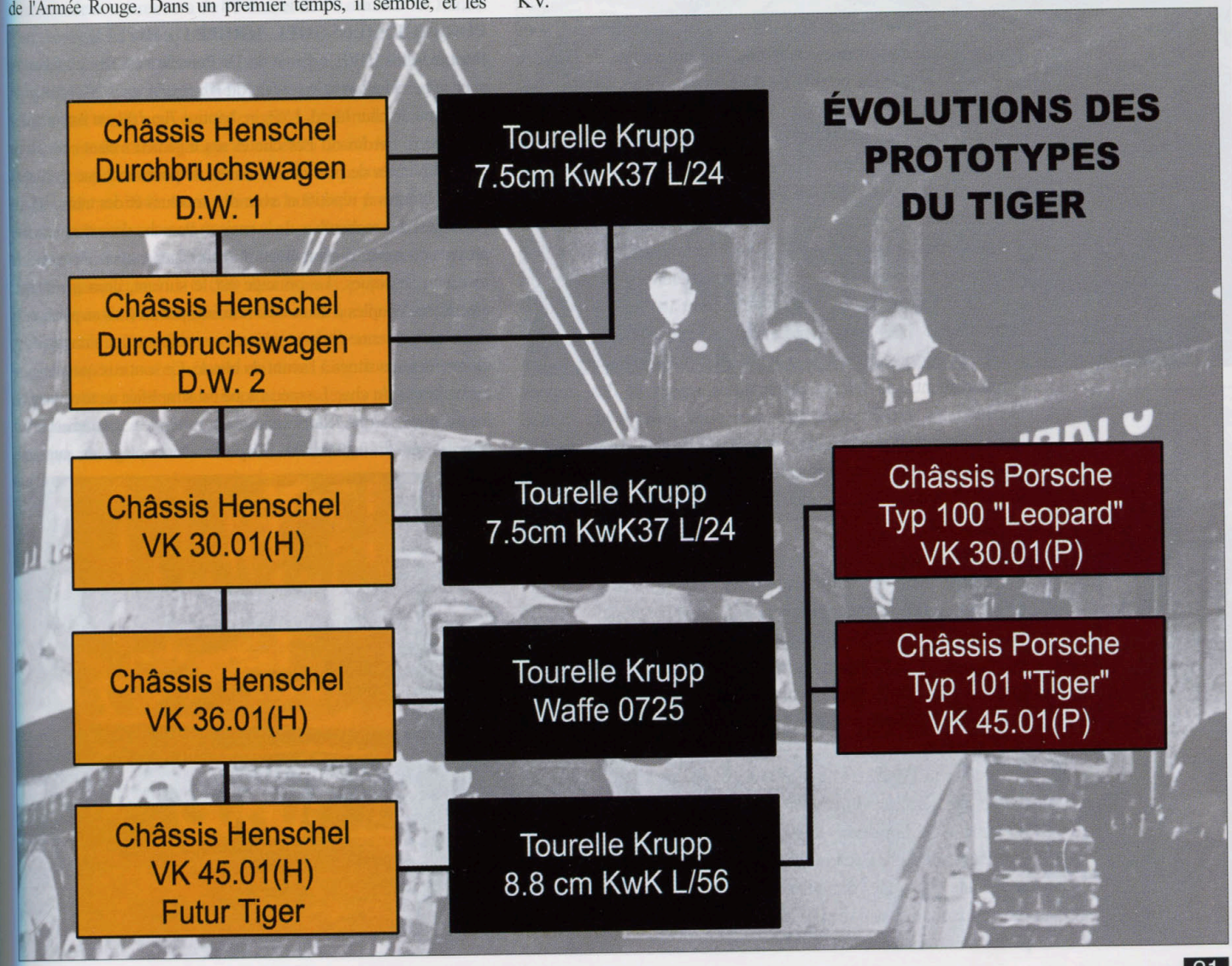
types sont en cours de production et que donc aucun essai n'a jamais été réalisé ; étrangement, le 17 janvier 1940, le *Wa Prüf 6* gèle les côtes de l'engin et valide la machine sur plans ! Décision d'autant plus surprenante que Krupp ne travaille que depuis très peu de temps sur la future tourelle du *VK 30.01(H)* et que le projet initial qui s'inspire de la tourelle du *Panzerkampfwagen IV Ausf C* vient d'être considérablement amendé par le *Wa Prüf 6*. Moins de deux semaines plus tard, le 29 janvier 1940, la précipitation est à nouveau de mise puisque la *Wehrmacht* passe commande auprès de Krupp et de Henschel de huit machines de présérie (*0-Serie*) devant être livrées au second semestre 1941. Un autre document ayant trait à cette commande précise que ces engins devront être confiés dès que possible à des unités engagées en premières lignes afin d'être évalués en situation de combats réels. Il est d'ailleurs prévu que des ingénieurs de Henschel et des mécaniciens de Maybach accompagnent les engins au front afin de régler les éventuels problèmes de jeunesse qui ne manqueront pas d'apparaître sur les

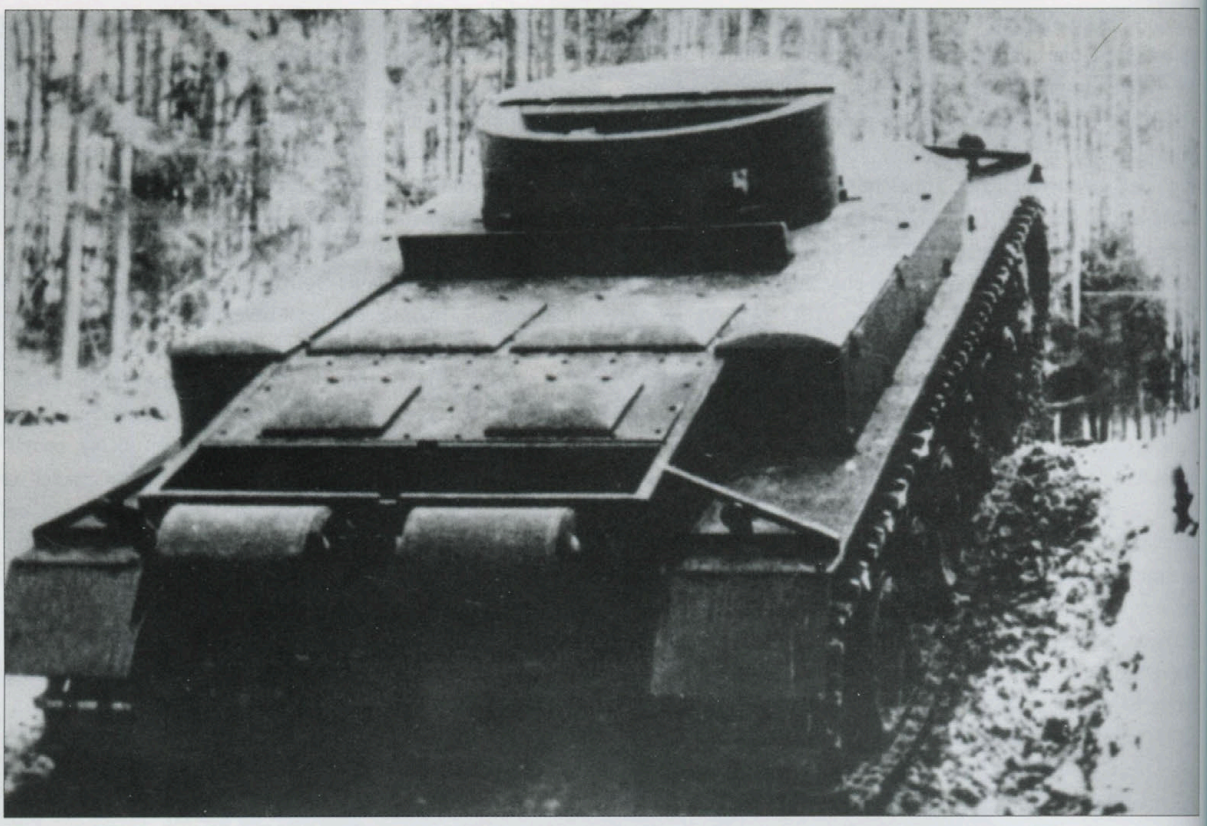
machines. Et ce n'est pas tout puisqu'en septembre, l'armée met une option sur une quarantaine d'engins supplémentaires devant être achevés au premier semestre 1942. À seulement quelques jours d'intervalle, les instances dirigeantes de Krupp et de Henschel sont informées par un responsable du *Heeres Waffenamt* qu'à terme leurs firmes pourraient être amenées à assembler 50 *VK 30.01(H)* par mois tout en maintenant les cadences de production des autres modèles de chars. L'Allemagne aurait-elle trouvé son char lourd avec le *VK 30.01(H)* ?

CHANGEMENT DE CAP POUR LE *TIGERPROGRAMM*

Au regard de la réputation de rigueur et de rationalité germaniques, cette précipitation autour du *VK 30.01(H)* est pour le moins déroutante. Si, en l'occurrence, la piste du lobbying industriel de la part de Krupp n'est certainement pas à écarter, elle n'explique pas tout, loin s'en faut ! À vrai dire, il semble que ces commandes anticipées d'une machine n'existant que sous la forme de plans soient une conséquence directe de la volonté hitlérienne de s'en prendre à l'Union Soviétique en mai 1941. La France ayant été mise hors-jeu au printemps 1940, la Grande-Bretagne étant neutralisée, le *Führer* a les mains libres pour donner vie au projet idéologique et politique qu'il a couché sur le papier dans *Mein Kampf*. Pour ce faire, l'Allemagne aura besoin d'un maximum de blindés pour affronter les unités mécanisées de l'Armée Rouge. Dans un premier temps, il semble, et les commandes de l'armée sont là pour le démontrer, que, faute de mieux, le *VK 30.01(H)* pourrait bien faire l'affaire.

Mais il apparaît bien vite, au second semestre 1940, que les responsables du *Heeres Waffenamt* sont en train de revoir leur position du tout au tout. Deux éléments peuvent expliquer ce retournement de situation. D'une part, Hitler fait part, dès le milieu de l'été 1940, de sa volonté de disposer de chars lourds armés de canons longs et, d'autre part, depuis plusieurs mois maintenant, les Allemands disposent d'informations confidentielles présentant des données fragmentaires sur le nouveau char de bataille soviétique armé d'un canon de 76 mm évalué et à 45 tonnes, le KV-1. Ces données, mises en forme par l'*Oberkommando der Wehrmacht* (*OKW*), proviennent de l'armée finlandaise qui en guise de « bonus », fournira aux Allemands début 1941 les clefs du code de cryptage de l'armée russe *OKK-5* (*Obshchi Komandirski Kod 5*) - En ce qui concerne le KV-1, rappelons que l'engin avait été engagé à titre expérimental par Moscou en février 1940 dans la guerre d'hiver qui opposa le Kremlin à la Finlande, ce de novembre 1939 à mars 1940. S'il est exact d'affirmer que le Tiger n'est en rien lié au T-34, il convient de relativiser pareille assertion en ce qui concerne le KV-1. Sur le plan du blindage comme sur celui de l'armement principal, le Tiger sera en partie conçu pour pouvoir s'imposer face aux KV.





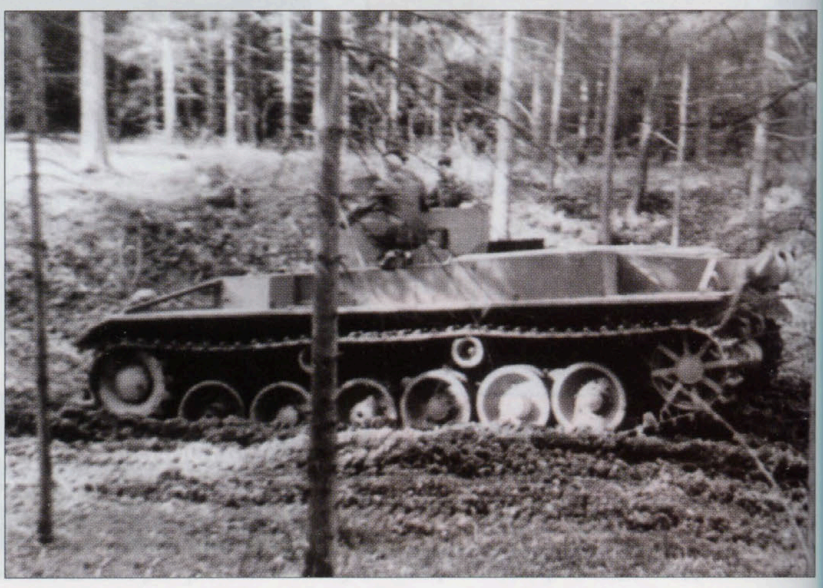
Ci-contre et ci-dessous : Deux vues du *Typ 100* de Porsche aussi désigné *VK 30.01(P)* ou « Leopard ». L'engin est ici photographié lors de tests menés dans les bois situés à proximité de *Nibelungenwerk* où il fut mis au point. Cet engin était un véritable concentré d'innovations technologiques, notamment du point de vue de sa motorisation. Comme pour son successeur, le *VK 45.01(P)*, cette dernière n'ira pas sans poser de problèmes graves voire insurmontables. (Bovington Tank Museum)

Alors que depuis la fin de l'été 1940 les généraux allemands sont progressivement informés de la décision hitlérienne de liquider la Russie, et que les premières ébauches de plans stratégiques d'invasion commencent à être rédigées, un événement a priori anodin intervient. Le 31 octobre, la désignation officielle du futur *panzer* de 30 tonnes change : le *Durchbruchswagen* n'est plus. Le *Panzerkampfwagen VI (7.5 cm)* vient de naître. Cette date constitue un virage très net pour le *Tigerprogramm* puisqu'il est officiellement décidé que le char lourd ne sera plus un char de rupture, imaginé pour enfoncer des défenses fortifiées ou escorter des chars légers, mais un char de bataille, bien protégé et bien armé, pleinement apte à s'en prendre à d'autres blindés lourds, ce à longue portée ; est-il utile d'ajouter ici que les vastes compartiments de terrain des plaines russes et des steppes ukrainiennes représentent justement des terrains de chasse idéaux pour ce type d'engins ? A compter de septembre-octobre 1940, il devient évident que le Tiger sera un char entièrement conçu pour se battre à l'Est.

Ce changement de cap brutal des responsables de l'armement allemand, changement induit par les nouveaux besoins d'une Wehrmacht sur le point d'être engagée dans une campagne titanesque, se matérialise par l'annulation des commandes et des options portant sur le *VK 30.01(H)* qui, finalement, ne sera produit qu'à quatre exemplaires de présérie. La compétition entre Henschel et Porsche prend une toute nouvelle dimension. Elle sera entretenue et arbitrée par Hitler en personne.

PORSCHE, HENSCHEL, KRUPP ET HITLER

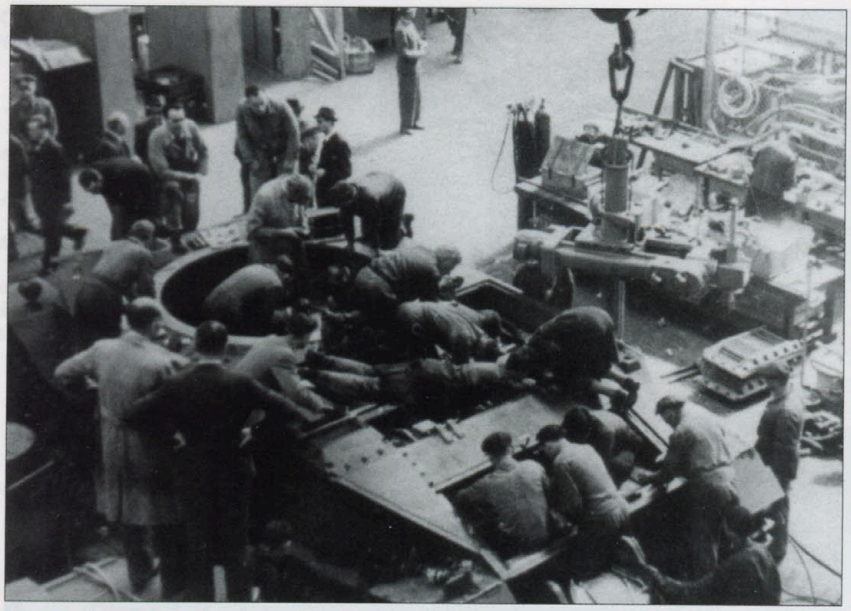
Depuis la fin 1939, la firme du Dr Porsche s'est elle aussi lancée, avec la bénédiction et le soutien du *Wa Prüf 6*, dans la création d'un prototype de char lourd. L'engin, baptisé *Typ 100*, est surnommé « Leopard ». Ferdinand Porsche et ses ingénieurs étant convaincus que les blindés de plus de 30 tonnes ne pourraient que rencontrer des problèmes à répétition avec des moteurs et des transmissions classiques, les recherches de la maison Porsche s'orientent vers une propulsion mixte mêlant électromoteurs, générateurs électriques et moteurs classiques. Le principe est le suivant, deux générateurs électriques couplés à deux V10 refroidis par air (mis au point par la firme autrichienne Steyr) génèrent un courant qui alimente deux électromoteurs situés à l'avant du blindé. Ce sont eux qui entraînent les barbotins du char. La mécanique est simplifiée au maximum. Si les avantages d'une telle solution sont multiples, notamment le fait pour le pilote du char de disposer d'une plage de puissance



progressive mais continue, les inconvénients, au premier rang desquels une mise au point délicate entraînant des problèmes de fiabilité, ne sont pas à négliger. Sur le plan de la suspension aussi, le projet Porsche est novateur puisqu'il est prévu que les barres de torsion longitudinales soient situées à l'extérieur de la caisse. Le but d'un tel agencement est d'économiser un maximum d'espace dans le compartiment de combat. Pour mener à bien le projet « Leopard » qui devient officiellement le *VK 30.01(P)*, Porsche confie plusieurs contrats de sous-traitance à différentes firmes dont Siemens pour les composants électriques et l'incontournable Krupp qui emporte le marché de la production de la caisse blindée. Reste l'armement devant être monté sur la machine. Rien n'a encore été décidé à ce sujet, hormis le fait que, conformément aux voeux de Hitler, le *panzer* devra être armé d'un canon long de gros calibre. C'est Krupp qui, en février 1941, par le truchement du Dr Müller, prend l'initiative sur ce sujet. Le trust industriel qui, au fil des années, est parvenu à établir une position de monopole presque total sur la mise au point et la production de l'armement destiné aux *panzer*, propose à Porsche, de sa propre initiative et sans immédiatement en référer au *Heeres Waffenamt*, le marché suivant : Krupp développera et produira une tourelle *ad hoc* armée du terrifiant 88 (8.8 cm KwK L/56) dont la version *Flak* a largement fait ses preuves en antichar lors de la campagne de France. En forme de fer à cheval, le blindage frontal de cette tourelle d'un diamètre d'environ deux mètres sera de 80 mm et de 60 mm sur les flancs. Concrètement, il s'agit pour Krupp de cadenasser le projet en devançant l'arrivée d'un concurrent qui pourrait bien jouer les troubles fêtes sur le marché. En l'occurrence, il s'agit de Rheinmetall et son nouveau *8.8cm Flak 41* dont le pouvoir perforant s'avère être encore supérieur à celui du 88 de Krupp ! Les négociations aboutissent à une commande ferme par Porsche datée du 13 mai 1941. Le « géant de la Ruhr » produira pour le compte de Porsche non seulement trois châssis et coques blindées pour un montant de 75 000 *Reichsmark* pièce mais aussi six tourelles complètes à 110 000 *Reichsmark* pièce. C'est donc pour des raisons de stratégie commerciale que le 88 de Krupp qui équipera le Tiger fait son entrée par la petite porte dans le programme de développement du futur char lourd allemand. Alors que Steyr achève la mise au point de ses moteurs et que les ingénieurs de Porsche supervisent la création d'un premier prototype en acier doux du *VK 30.01(P)*, les techniciens d'Henschel travaillent depuis plusieurs mois sur un projet parallèle au *VK 30.01(H)*, le *VK 36.01(H)*.

Chez Henschel, le projet d'un char armé d'une pièce de 105 mm en tourelle a réellement vu le jour pendant l'été 1940, même si la demande portant sur cet engin, provisoirement baptisé *Artilleriewagen*, avait été formulée par le *Heeres Waffenamt* le 30 juin 1939. Comme toujours, c'est Krupp qui est chargé de la mise au point d'une tourelle dont le poids est évalué à plus de huit tonnes ! La démesure du projet, les contraintes techniques (moteur, suspensions, etc.) générées par une machine qui au total aurait pesé plus de 70 tonnes, font que le projet *VK 36.01(H)* dans sa forme initiale est plus ou moins au point mort. Reste que Henschel a dessiné les plans d'un premier châssis expérimental de trente-six tonnes qui pourrait convenir dans le

Cette série de photographies du *VK 36.01(H)* en évaluation en terrain gras date du mois de novembre 1942. Aux commandes, le *Reichsminister* Albert Speer. (DR)



Malgré leurs efforts, les ingénieurs du Dr. Porsche (ici avec le chapeau) ne parviendront jamais à faire du *VK 45.01(P)* un engin fiable. (Collection Detlev Terlisten)

cadre du *Tigerprogramm*. Sur le plan de la protection, le *VK 36.01(H)* bénéficie d'un blindage frontal de 80 mm et d'un blindage latéral de 50 mm. Le char est prévu pour être équipé du dernier-né de chez Maybach, le HL174. Conçu en 1940, ce moteur développe 500ch à 3 000t/mn. Couplé à une boîte de vitesses à huit rapports, il permet théoriquement à l'engin d'atteindre la vitesse sur route de 50 km/h. Reprenant la suspension avec roues se recouvrant expérimentée sur le *VK 30.01(H)*, le blindé s'annonce comme étant un concurrent sérieux au *Typ 100* de Porsche.

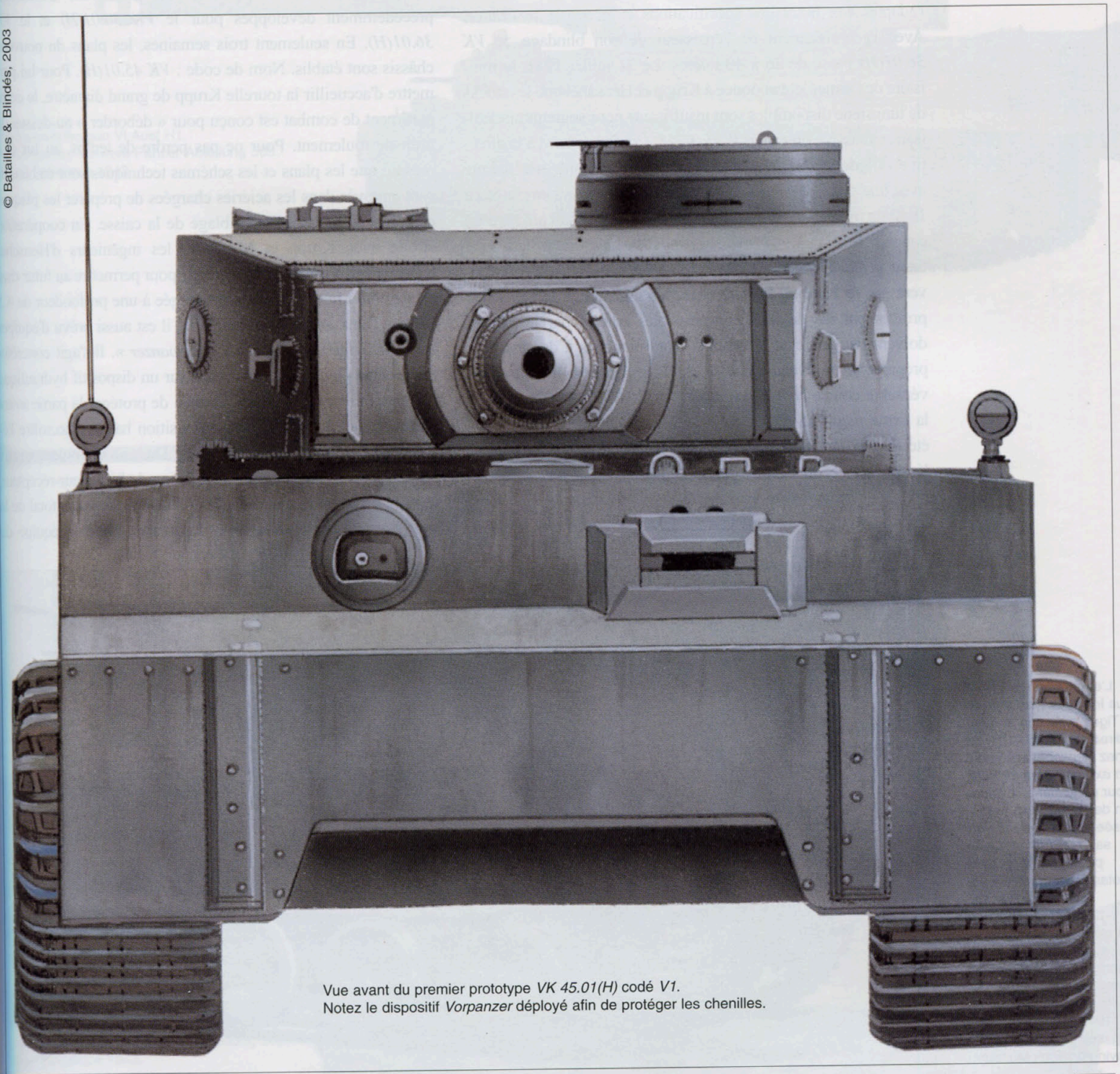
C'est à quelques semaines du déclenchement de l'opération « Barbarossa », le 26 mai 1941, que le *Tigerprogramm* va entrer dans sa phase finale. C'est en effet à cette date qu'une conférence organisée au Berghof, réunissant les responsables de l'armement allemand et Adolf Hitler, va décider des suites à donner aux projets Henschel et Porsche. Il ressort quatre points de cette réunion. Le premier est qu'à la demande du *Führer*, la concurrence entre Henschel et Porsche doit être maintenue mais que le développement des projets des deux firmes devra être accéléré. Henschel et Porsche devront produire six prototypes disponibles au plus tard à l'été 1942. Et Hitler d'ajouter qu'aucun délai supplémentaire ne saurait être accordé aux industriels. Le second point porte sur les blindages des machines qui lui semblent insuffisants ; les prototypes devront jouir d'un blindage frontal de 100 mm et d'un blindage latéral de 60 à 80 mm, ce qui les mettront à l'abri de la totalité des armes antichars en dotation au sein de l'Armée Rouge. Troisièmement, Hitler confirme que le futur char lourd devra être armé d'un canon de fort calibre lui permettant d'engager ses adversaires à une distance de 1 500 mètres et de percer un plaque d'acier de 100 mm. L'utilisation du 88 de Krupp est confirmée pour le *VK 30.01(P)* sous réserve de vérifier que la pièce de Rheinmettal ne puisse pas être adaptée sur le char. En ce qui concerne le *VK 36.01(H)*, le chancelier allemand demande à ce que soit étudiée la possibilité de monter sur l'engin l'étonnant canon long *Waffe 0725* de 75 mm qui offre la possibilité de tirer des obus perforants à très haute vitesse initiale. Seul handicap de cette arme, c'est une grosse consommatrice de tungstène, puisque chaque obus tiré en consomme plus d'un kilo. Le *Reich* possède t-il suffisamment de tungstène dans ses réserves stratégiques ? Hitler demande à ce que cela soit vérifié avant de prendre une décision définitive et confirme qu'en cas d'impossibilité d'utiliser le *Waffe 0725*, il sera nécessaire de monter un 88 sur le blindé de Henschel. Le quatrième et dernier point traite de la « mobilité tactique » du futur *panzer*, car avec un poids minimum avoisinant les 40 tonnes, le blindé sera dans l'impossibilité d'utiliser les ouvrages d'art soviétiques ainsi que la majorité des moyens de franchissement de la *Wehrmacht*. Conclusion, les industriels devront « plancher » sur des solutions visant à permettre au char de s'affranchir des coupures d'eau. La solution de la submersion est évoquée.

LA PHASE FINALE DU *TIGERPROGRAMM*

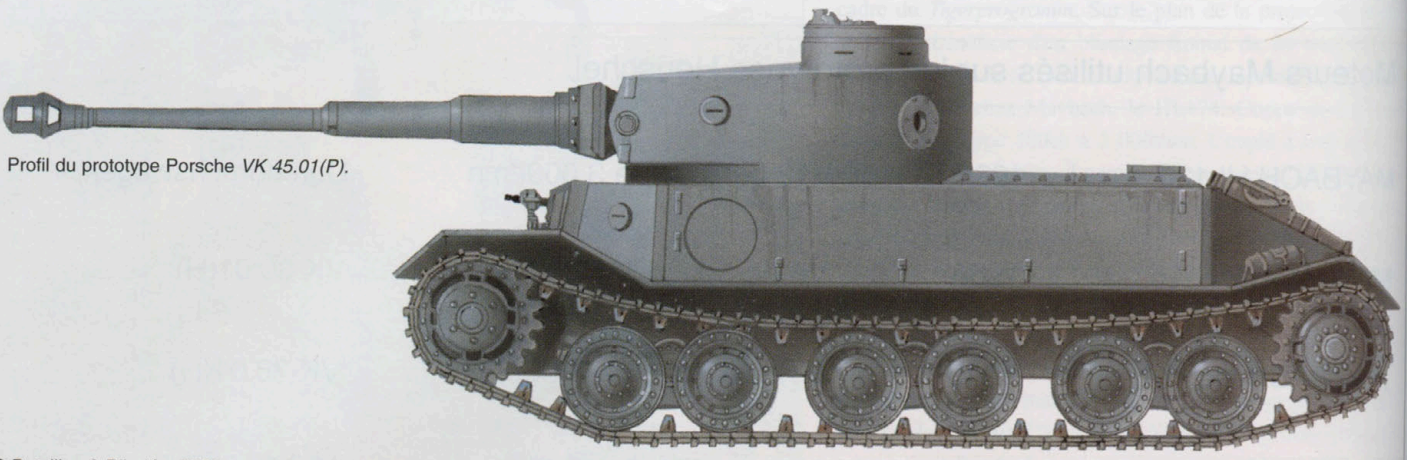
Deux jours seulement après la réunion du 26 mai 1941, en réponse aux demandes hitlériennes, le *Wa Prüf 6* ordonne à Krupp de reprendre le design de la tourelle destinée au *VK 36.01(H)* afin qu'elle puisse accueillir le *Waffe 0725*. De leur

Moteurs Maybach utilisés sur les prototypes Henschel			
MAYBACH HL120	1936	V12 de 280ch à 3 000t/mn	Durchbruchswagen
MAYBACH HL116	1938	V6 de 300ch à 3 000t/mn	VK 30.01(H)
MAYBACH HL174	1940	V12 de 500ch à 3 000t/mn	VK 36.01(H)
MAYBACH HL 210	1941	V12 de 650ch à 3 000t/mn	VK 45.01(H)

© Batailles & Blindés, 2003



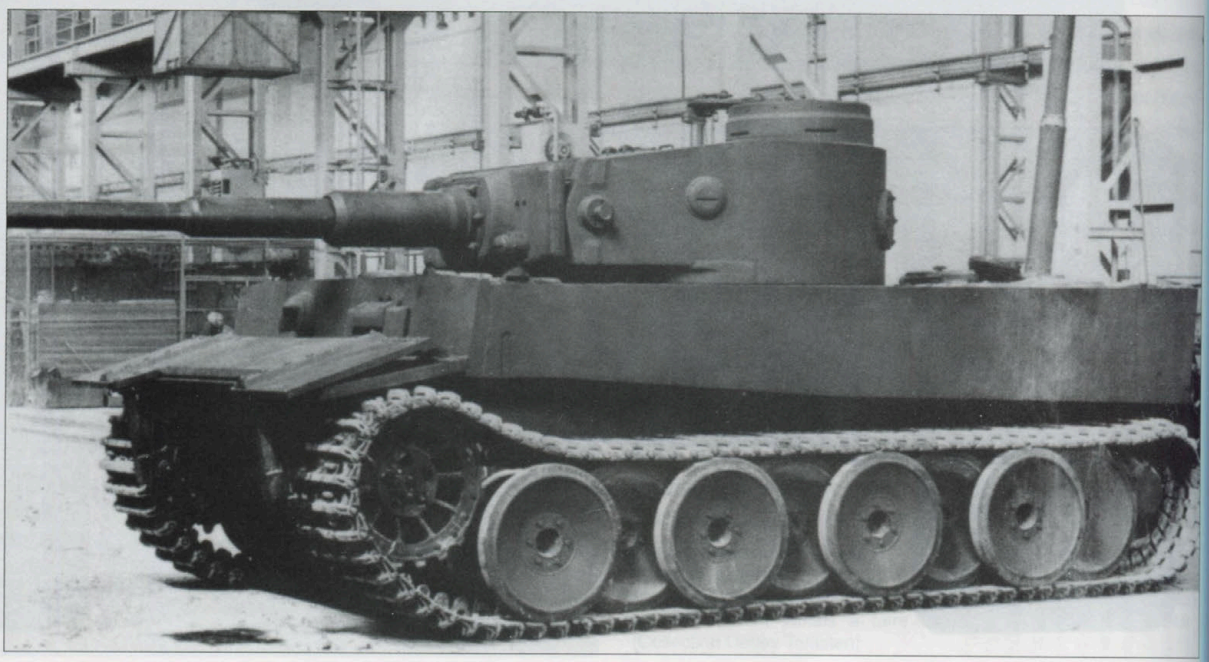
Vue avant du premier prototype *VK 45.01(H)* codé *V1*.
Notez le dispositif *Vorpanzer* déployé afin de protéger les chenilles.



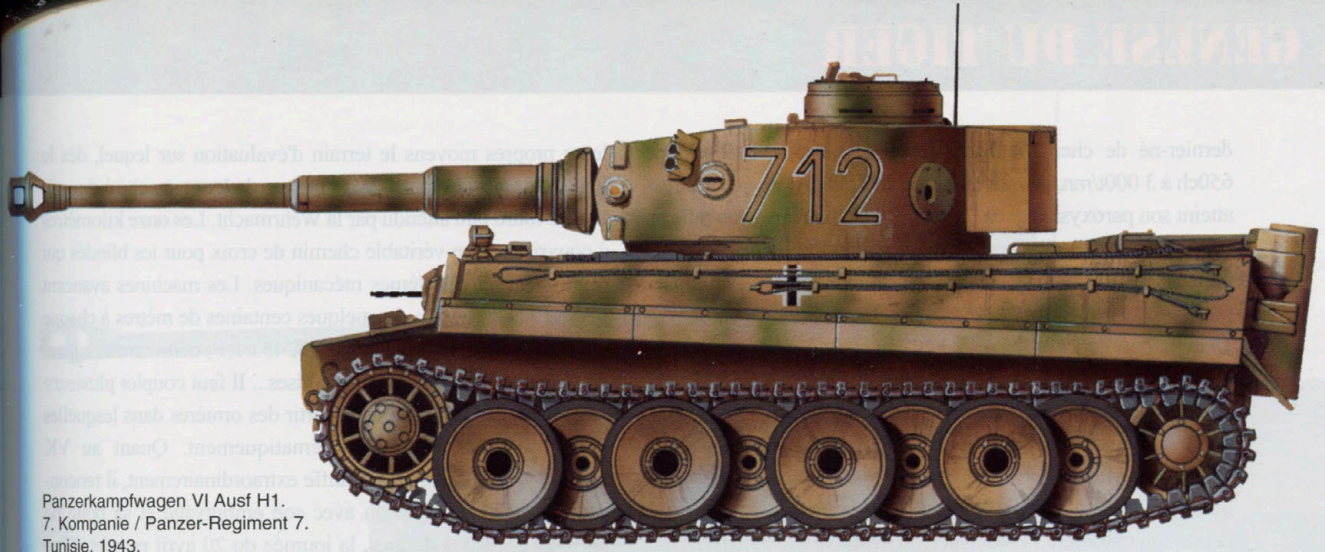
Profil du prototype Porsche *VK 45.01(P).*

© Batailles & Blindés, 2003

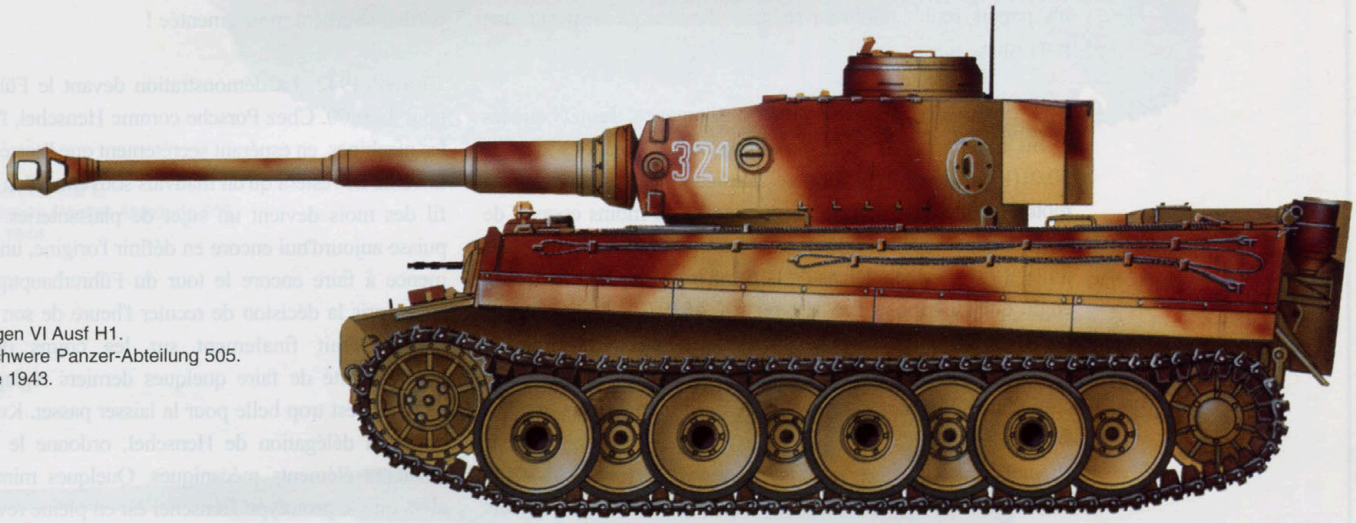
côté, les ingénieurs de Henschel menés par le Dr Aders se remettent au travail pour modifier le châssis du *VK 36.01(H)* et l'adapter aux nouvelles spécifications exigées par le *Führer*. Avec l'accroissement de l'épaisseur de son blindage, le *VK 36.01(H)* passe de 36 à 40 tonnes. Le 31 juillet 1941, le ministère de l'armement annonce à Krupp et Henschel que les stocks de tungstène disponibles sont insuffisants pour soutenir une utilisation massive du canon *Waffe 0725*. Conformément à la directive hitlérienne, le prototype Henschel doit donc être réarmé avec une pièce de 88 mm – Alternativement, il sera envisagé en 1942 de monter sur l'engin une tourelle Rheinmetall armée d'un canon prometteur, le 7.5cm KwK (L/70). Le projet restera à l'état de projet. Quant au puissant 7.5cm KwK (L/70), on le retrouvera sur le Panther. En attendant, les ingénieurs de Henschel, pressés par les délais incompressibles édictés par le Führer, doivent d'urgence se remettre à leurs planches à dessins pour préparer un nouveau châssis. Les ingénieurs se livrent à une véritable course contre la montre. Ainsi, le 27 septembre 1941, la firme reçoit un télégramme annonçant qu'officiellement il a été décidé que le char à concevoir sera équipé de la tourelle Krupp armée du 8.8 cm KwK L/56 initialement développée pour le compte de Porsche. Dans le même texte, le *Wa Prüf 6* demande à ce que le châssis du *VK 36.01(H)* soit modifié pour permettre une telle opération. Travaillant dans l'urgence, les équipes d'Henschel reprennent un maximum d'éléments précédemment développés pour le *VK 30.01(H)* et le *VK 36.01(H)*. En seulement trois semaines, les plans du nouveau châssis sont établis. Nom de code : *VK 45.01(H)*. Pour lui permettre d'accueillir la tourelle Krupp de grand diamètre, le compartiment de combat est conçu pour « déborder » au-dessus du train de roulement. Pour ne pas perdre de temps, au fur et à mesure que les plans et les schémas techniques sont établis, ils sont envoyés dans les aciéries chargées de préparer les plaques de métal permettant l'assemblage de la caisse. En coopération étroite avec Krupp et Maybach, les ingénieurs d'Henschel réfléchissent à trouver des solutions pour permettre au futur char de supporter une immersion prolongée à une profondeur de 4,5 mètres. Dans une logique similaire, il est aussi prévu d'équiper le *VK 45.01(H)* du dispositif « *Vorpanzer* ». Il s'agit concrètement d'une plaque d'acier montée sur un dispositif hydraulique permettant soit de l'abaisser, et ainsi de protéger la partie avant des chenilles du blindé, soit, en position haute, d'accroître l'épaisseur du blindage frontal du char. Du train de roulement aux suspensions en passant par l'installation de l'émetteur-récepteur, tout est passé en revue, modifié ou corrigé. Le poids total de la machine est estimé à environ 58 tonnes. Le char équipé du



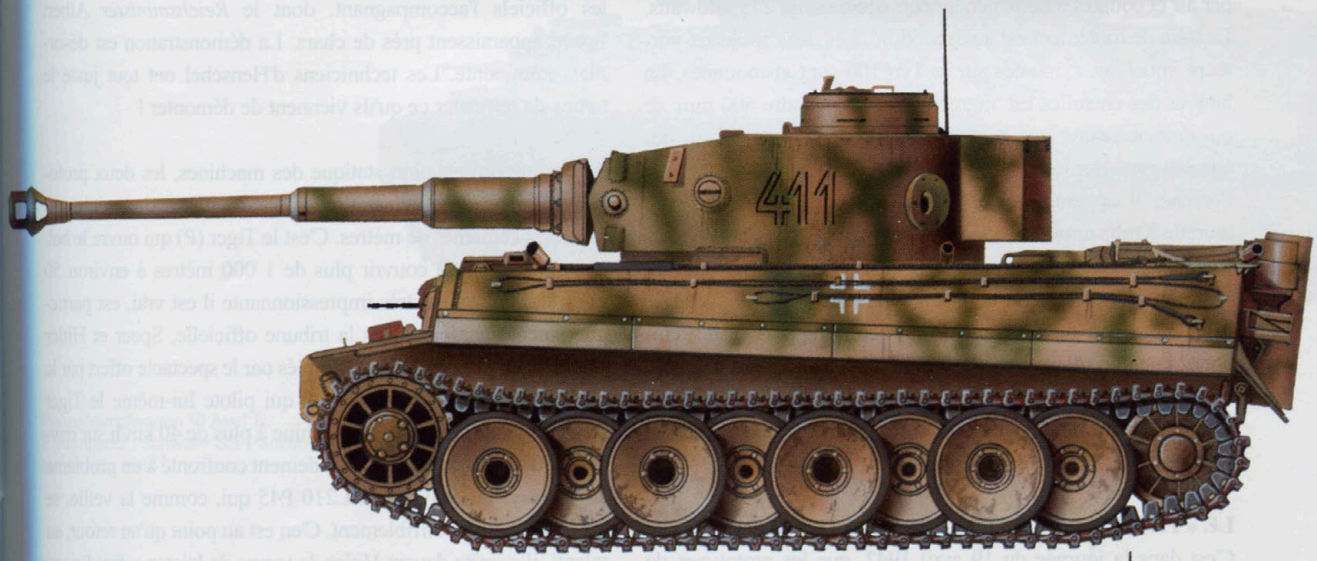
L'engin que vous avez sous les yeux n'est pas un Tiger, mais son ancêtre direct le *VK 45.01(H)* de chez Henschel assemblé *in extremis* en avril 1942 pour participer à l'évaluation de Rastenburg organisée le jour de l'anniversaire du *Führer*. Cette photographie permet notamment de bien visualiser le dispositif « *Vorpanzer* » à l'avant de la machine. Notez aussi, au niveau de la plage arrière, le schnorkel qui permettra aux Tiger produits jusqu'en septembre 1943 de faire de brefs séjours sous-marins. (Bovington Tank Museum)



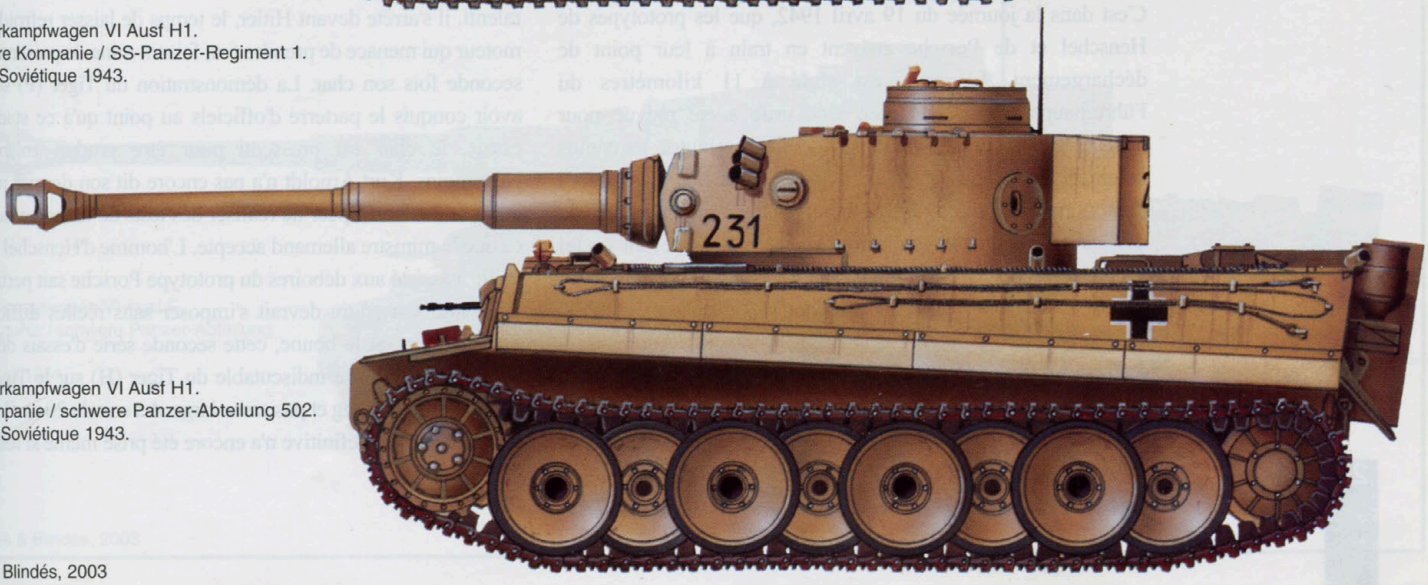
Panzerkampfwagen VI Ausf H1.
7. Kompanie / Panzer-Regiment 7.
Tunisie, 1943.



Panzerkampfwagen VI Ausf H1.
3. Kompanie / schwere Panzer-Abteilung 505.
Union Soviétique 1943.



Panzerkampfwagen VI Ausf H1.
schwere Kompanie / SS-Panzer-Regiment 1.
Union Soviétique 1943.



Panzerkampfwagen VI Ausf H1.
2. Kompanie / schwere Panzer-Abteilung 502.
Union Soviétique 1943.

© Batailles & Blindés, 2003

dernier-né de chez Maybach, le HL210 P45 qui développe 650ch à 3 000t/mn, devrait atteindre 40 km/h. Alors que le stress atteint son paroxysme chez Henschel, une mauvaise nouvelle en provenance de Berlin bouleverse le calendrier du développement du *VK 45.01(H)* : à la demande expresse du Führer, les prototypes devront être présentés non pas en juin 1942, mais le 20 avril, date de l'anniversaire de Hitler ! Travaillant jour et nuit, les ingénieurs de la firme achèvent leur prototype le 17 avril, moins de quarante minutes avant son embarquement sur le train qui le conduira en Prusse Orientale, au Quartier Général du Führer à Rastenburg. C'est là que les essais comparatifs auront lieu avec le projet Porsche ! Détail qui en dit long sur la précipitation qui entourera la naissance du Tiger, le *VK 45.01(H)*, qui n'a jamais roulé, rejoindra sa gare d'embarquement sur une remorque.

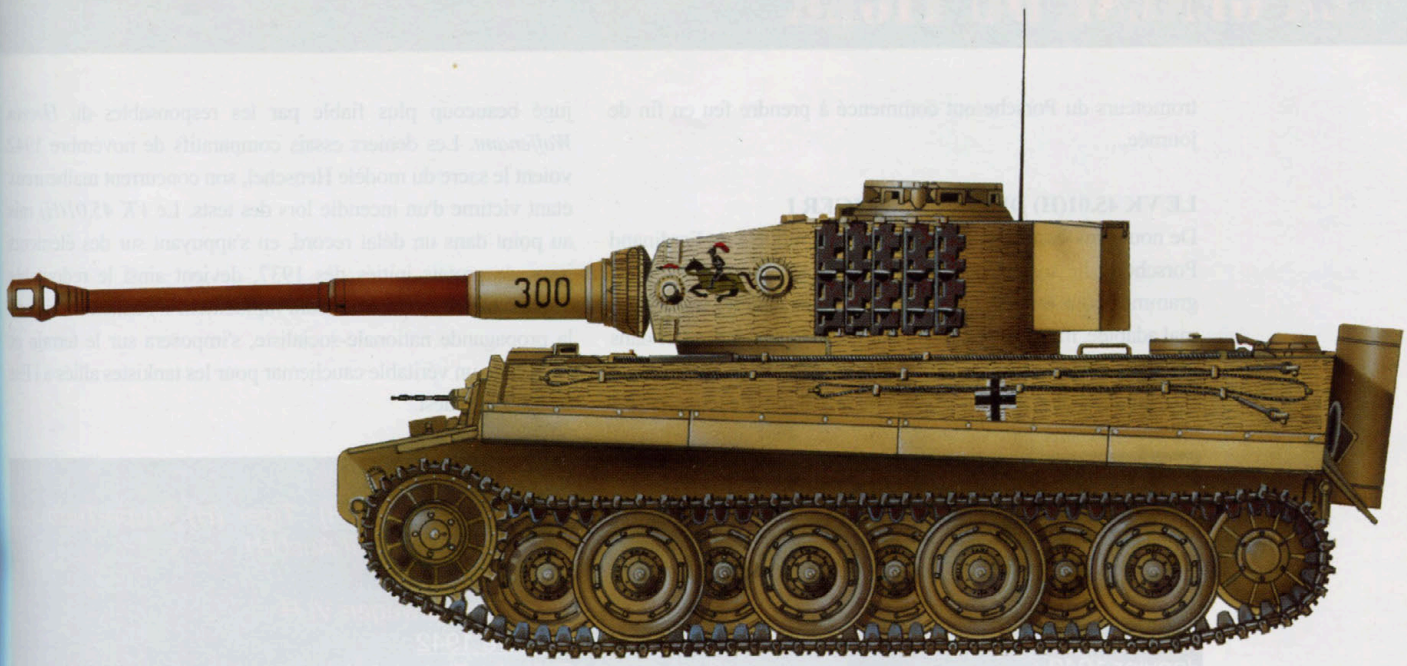
Chez Porsche aussi, l'on travaille dans l'urgence, d'autant que les essais à venir sur l'unique prototype du « Leopard » ou VK 30.01(P) mettront en lumière plusieurs difficultés avec la motorisation mixte qu'il faudra régler ou du moins essayer de régler sur la nouvelle machine pour les tests prévus en 1942. Dès juillet 1941, les techniciens de la firme travaillent sur le nouvel engin qui est baptisé Typ 101 ou VK 45.01(P). A côté de ces appellations commence à prospérer chez Porsche un nouveau surnom : celui de " Tiger ". Le nouveau prototype est en grande partie inspiré de son prédécesseur. Conformément aux conclusions de la réunion du 26 mai 1941, le blindage est accru pour atteindre les caractéristiques demandées. Les deux moteurs Steyr sont remplacés par des moteurs Porsche eux aussi refroidis par air et couplés à deux générateurs Siemens de 275 kilowatts. Le train de roulement est aussi modifié. Les deux rouleaux porteurs initialement montés sur le Typ 100 sont abandonnés. La largeur des chenilles est augmentée pour atteindre 600 mm, ce qui devrait assurer une bonne mobilité au char engagé sur des terrains gras. Sur le plan de l'armement, après étude menée par Porsche, il apparaît qu'en l'état actuel des choses, seule la tourelle Krupp armée du 8.8 cm KwK L/56 peut être adaptée sur le VK 45.01(P). L'information est confirmée au Heeres Waffenamt par télégramme le 10 septembre 1941. Le Flak 41 de Rheinmetall est définitivement hors jeu. Krupp vient de remporter une importante bataille commerciale et d'accroître encore un peu son monopole. Au fil des mois, le VK 45.01 (P) ou Tiger (P) prend forme. Il affrontera bientôt une batterie de tests en concurrence avec le modèle Henschel.

LE « PANIER DE CRABES » DE RASTENBURG

C'est dans la journée du 19 avril 1942, que les prototypes de Henschel et de Porsche arrivent en train à leur point de déchargement. L'endroit est situé à 11 kilomètres du Führerhauptquartier de Hitler. Une grue a été prévue pour déposer les blindés au sol. Dès les premières minutes, les ennuis commencent pour l'équipe de Porsche dont le VK 45.01(P) s'embourbe devant quelques officiels venus assister à l'arrivée des chars ! Ferdinand Porsche, rouge de colère devant un tel spectacle, refuse brutalement l'aide proposée par le chef ingénieur de Henschel visant à tracter le Tiger(P) avec le VK 45.01(H). L'anecdote en dit long sur l'ambiance qui règne à Rastenburg. Et ce n'est pas fini, car l'après-midi du 19 avril se transforme en calvaire pour les ingénieurs et les mécaniciens des deux firmes. Il est en effet prévu que les engins rejoignent par leurs propres moyens le terrain d'évaluation sur lequel, dès le lendemain, ils devront faire la preuve de leur capacité à devenir le char lourd tant attendu par la Wehrmacht. Les onze kilomètres à couvrir sont un véritable chemin de croix pour les blindés qui multiplient les problèmes mécaniques. Les machines avancent par « sauts de puce » de quelques centaines de mètres à chaque fois. Bien involontairement, le VK 45.01(P) démontre sa capacité à s'embourber à plusieurs reprises... Il faut coupler plusieurs semi-chenillés lourds pour le sortir des ornières dans lesquelles il s'immobilise presque systématiquement. Quant au VK 45.01(H), dont le moteur chauffe extraordinairement, il rencontre des soucis à répétition avec son embrayage et sa boîte de vitesses. De l'avis de tous, la journée du 20 avril promet d'être particulièrement mouvementée !

20 avril 1942. La démonstration devant le Führer est prévue pour 11 h 00. Chez Porsche comme Henschel, l'on s'affaire sur les machines, en espérant secrètement que l'entrée en matière de la veille ne restera qu'un mauvais souvenir ; l'un de ceux qui au fil des mois devient un sujet de plaisanteries. Sans que l'on puisse aujourd'hui encore en définir l'origine, une rumeur commence à faire encore le tour du Führerhauptquartier : Hitler aurait pris la décision de reculer l'heure de son inspection qui interviendrait finalement sur les coups des 14 h 00. L'opportunité de faire quelques derniers réglages sur le VK 45.01(H) est trop belle pour la laisser passer. Kurt Arnoldt, qui dirige la délégation de Henschel, ordonne le démontage de plusieurs éléments mécaniques. Quelques minutes plus tard, alors que le prototype Henschel est en pleine révision, Hitler et les officiels l'accompagnant, dont le *Reichsminister* Albert Speer, apparaissent près de chars. La démonstration est désormais imminente. Les techniciens d'Henschel ont tout juste le temps de remonter ce qu'ils viennent de démonter !

Après une présentation statique des machines, les deux prototypes font une démonstration de leur vitesse de pointe sur plusieurs centaines de mètres. C'est le Tiger (P) qui ouvre le bal. L'engin parvient à couvrir plus de 1 000 mètres à environ 50 km/h. La prestation, très impressionnante il est vrai, est particulièrement appréciée dans la tribune officielle, Speer et Hitler semblant en effet très impressionnés par le spectacle offert par le blindé de Porsche. Kurt Arnold, qui pilote lui-même le Tiger (H), parvient à emmener sa machine à plus de 40 km/h sur environ 850 mètres. Mais il est rapidement confronté à un problème de jeunesse du Maybach HL210 P45 qui, comme la veille, se met à surchauffer terriblement. C'en est au point qu'au retour, au ralenti, il s'arrête devant Hitler, le temps de laisser refroidir son moteur qui menace de prendre feu, faisant mine de présenter une seconde fois son char. La démonstration du Tiger (P) semble avoir conquis le parterre d'officiels au point qu'à ce stade des essais, le char est pressenti pour être produit en masse. Néanmoins, Kurt Arnoldt n'a pas encore dit son dernier mot. Il propose à Albert Speer de réaliser des tests de manoeuvrabilité, ce que le ministre allemand accepte. L'homme d'Henschel qui la veille a assisté aux déboires du prototype Porsche sait pertinemment que son engin devrait s'imposer sans réelles difficultés. Son intuition est la bonne, cette seconde série d'essais démontrant une supériorité indiscutable du Tiger (H) sur le Tiger (P) qui est jugé trop long et pas assez large. Au soir du 20 avril 1942, aucune décision définitive n'a encore été prise même si les élec-



Panzerkampfwagen VI Ausf E.
3. Kompanie / schwere Panzer-Abteilung 505.
Union Soviétique 1944.

Panzerkampfwagen VI Ausf E.
2. Kompanie / schwere SS-Panzer-Abteilung 101.
Normandie 1944.

Panzerkampfwagen VI Ausf E.
3. Kompanie / schwere Panzer-Abteilung 504.
Italie, juin 1944.

© Batailles & Blindés, 2003

tromoteurs du Porsche ont commencé à prendre feu en fin de journée...

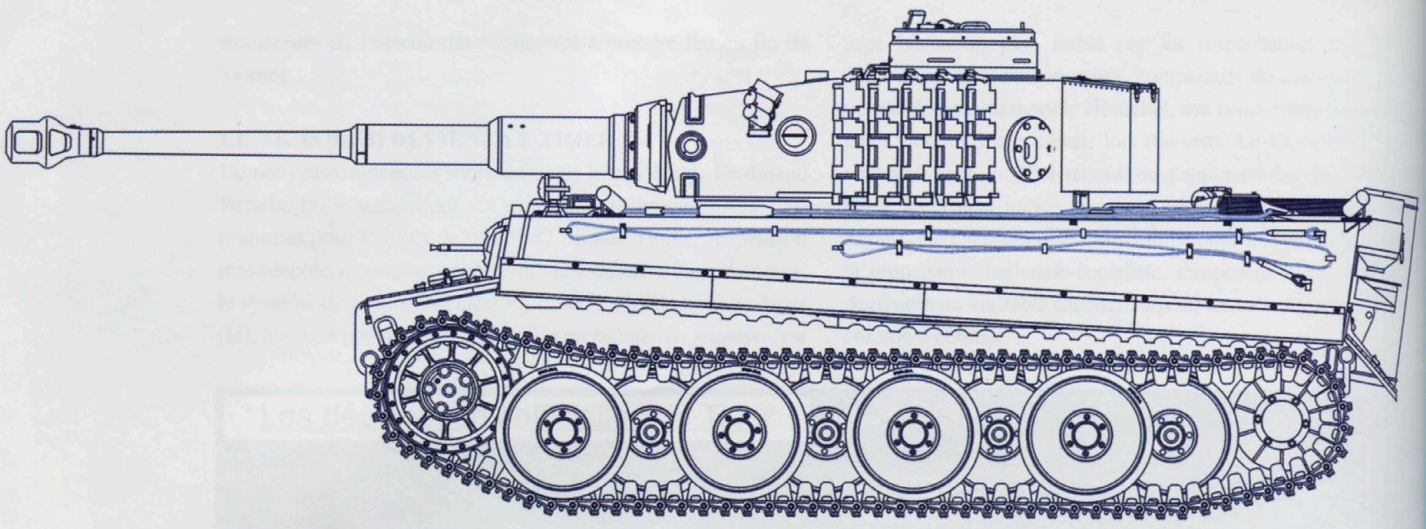
LE VK 45.01(H) DEVIENT LE TIGER I

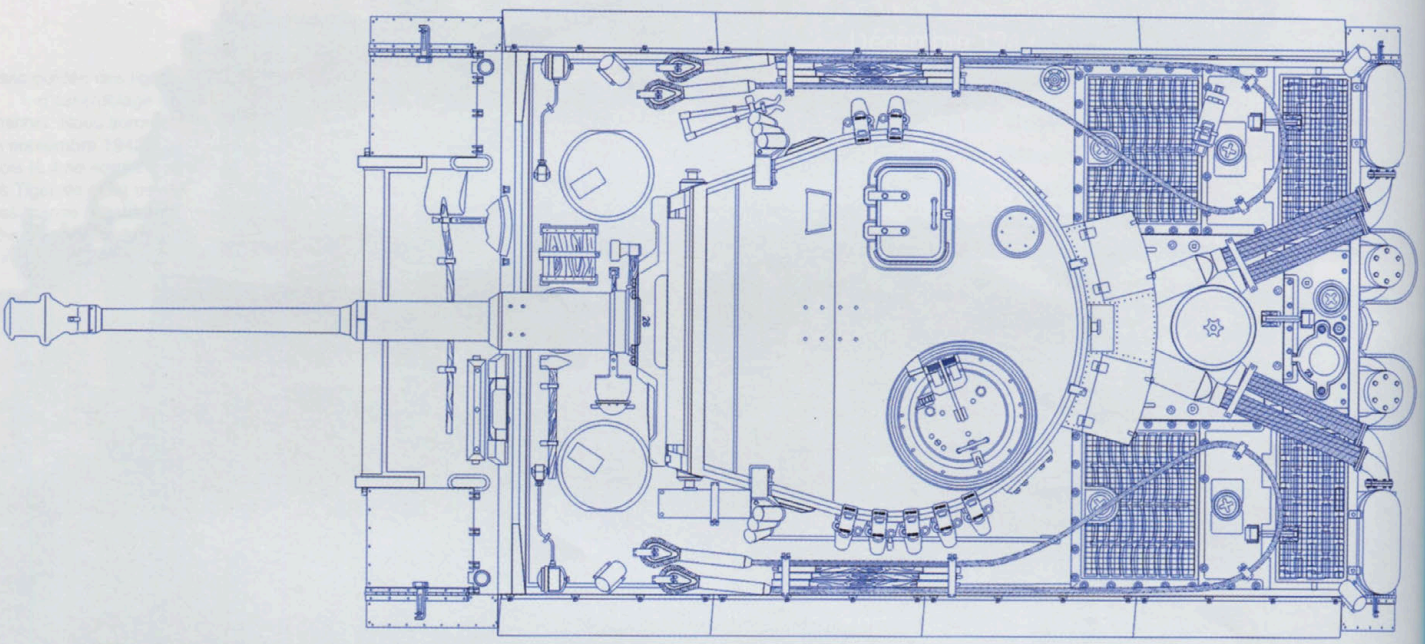
De nouveaux essais, au cours desquels le modèle de Ferdinand Porsche brille surtout par ses problèmes techniques, sont programmés pour le mois de mai 1942 : fuites d'huile, suspension mal adaptée, mauvaise manoeuvrabilité, débuts d'incendies dans le système de propulsion électrique, etc. Parallèlement, le Tiger (H), qui n'est pas non plus exempt de problèmes de jeunesse, est jugé beaucoup plus fiable par les responsables du *Heeres Waffenamt*. Les deniers essais comparatifs de novembre 1942 voient le sacre du modèle Henschel, son concurrent malheureux étant victime d'un incendie lors des tests. Le *VK 45.01(H)* mis au point dans un délai record, en s'appuyant sur des éléments issus de projets initiés dès 1937, devient ainsi le redoutable Tiger I. Ce char, qui deviendra rapidement « l'enfant chéri » de la propagande nationale-socialiste, s'imposera sur le terrain et deviendra un véritable cauchemar pour les tankistes alliés à l'Est comme à l'Ouest.

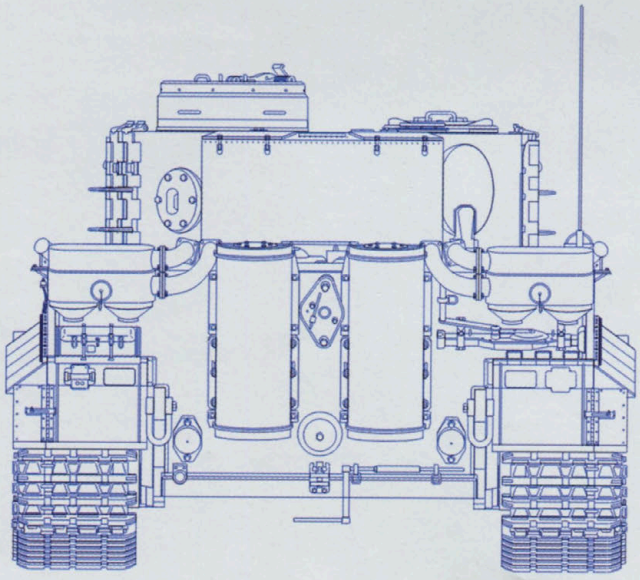
Les désignations officielles du Tiger

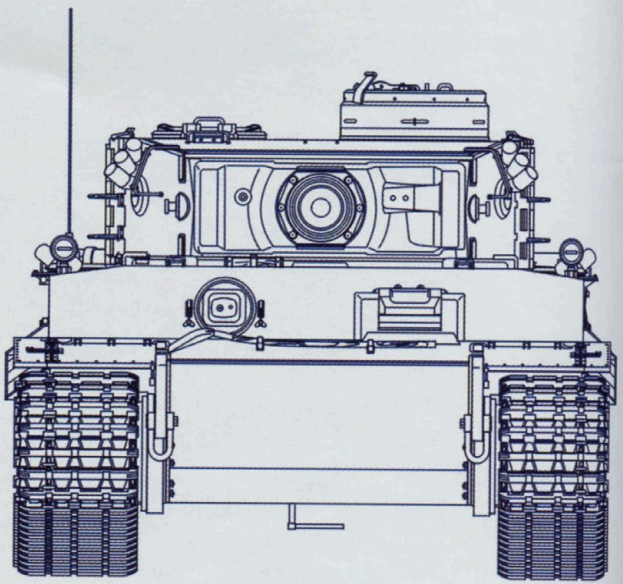
Juillet 1941 :
VK 45.01
Octobre 1941 :
Pz.Kpfw.VI Ausf.H1 (VK 4501)
Janvier 1942 :
VK 45.01(H)
Février 1942 :
Tiger H1 (VK 4501 - Aufbau für 8,8cm KwK Krupp-Turm)
Mars 1942 :
Pz.Kpfw.VI (VK 4501/H) Ausf.H1 (Tiger)
Juin 1942 :
Pz.Kpfw. Tiger (H)
Juillet 1942 :
Pz.Kpfw VK 4501(H), Tiger (H) Krupp-Turm mit 8,8cm KwK L/56 für Ausf.H1
Août 1942 :
Panzerkampfwagen VI H
Octobre 1942 :
Tiger I – C'est aussi à cette date que le surnom de « Tiki » commence à prospérer parmi les troupes.
Décembre 1942 :
Pz.Kpfw H Ausf.H1 (Tiger H1)
Mars 1943 :
Panzerkampfwagen VI H Ausf.H1 ou selon les sources *Panzerkampfwagen VI Ausf.E*
Septembre 1943 :
Panzerkampfwagen Tiger Ausf.E (Sd.Kfz. 181)

Visite guidée des lignes d'assemblage de Henschel. Nous sommes en septembre 1942. Ce mois-là il ne sortira que trois Tiger de cette usine sur les quinze initialement prévus par les autorités. (Bovington Tank Museum)

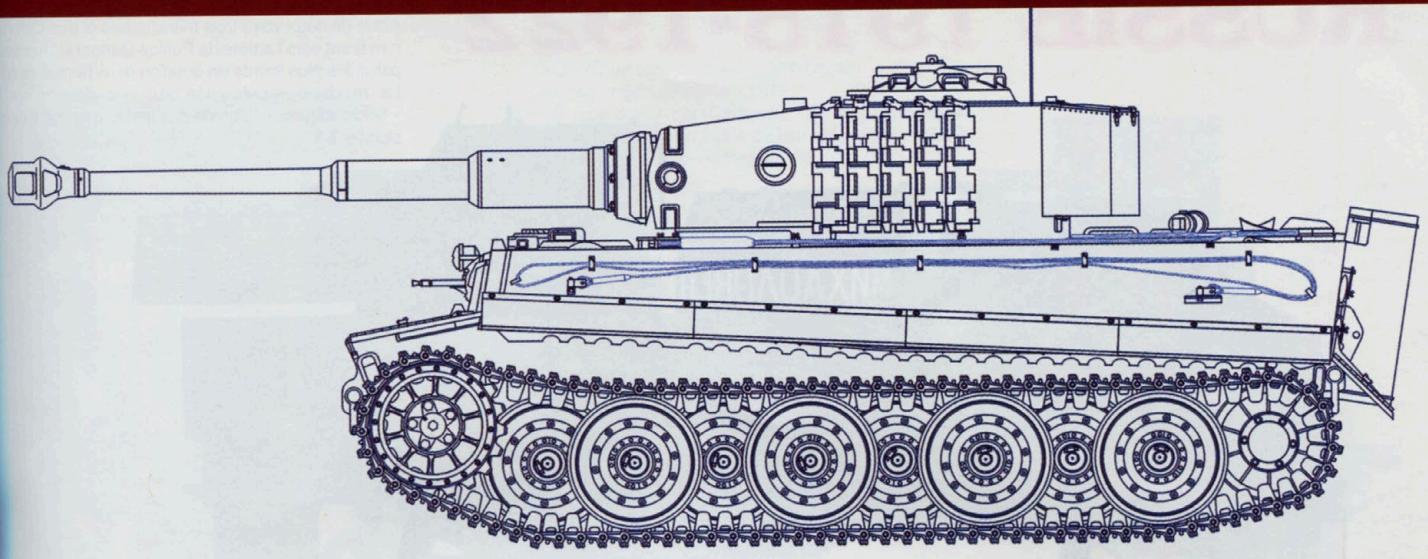


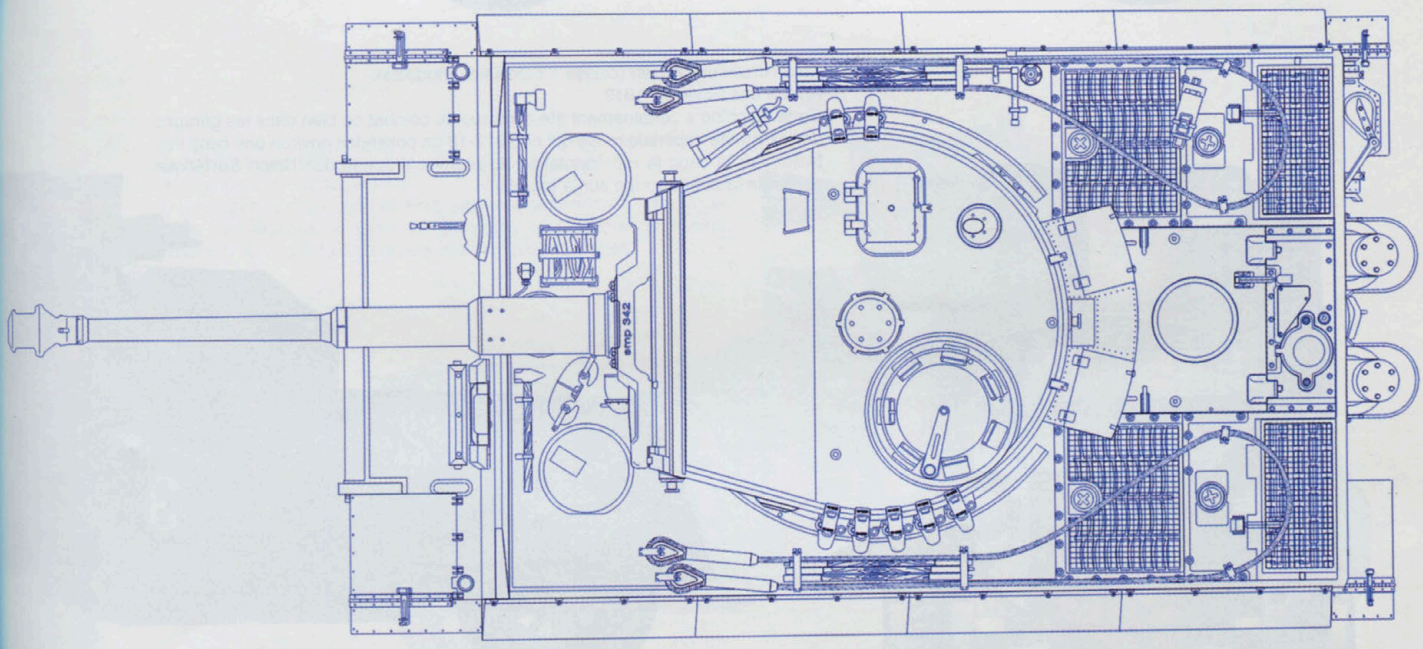


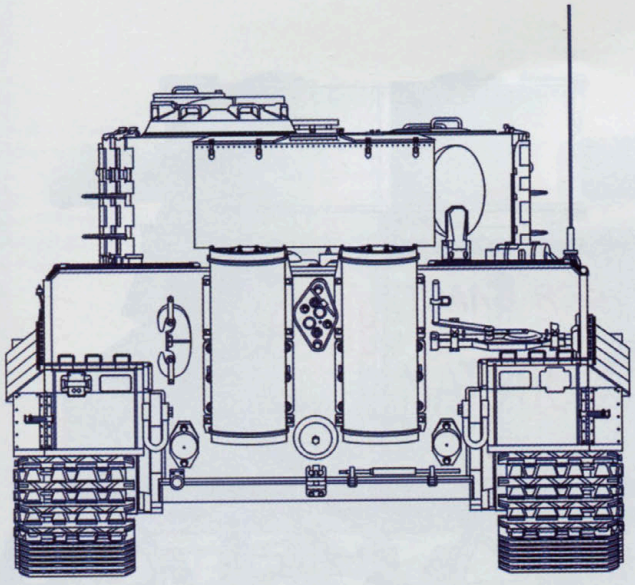


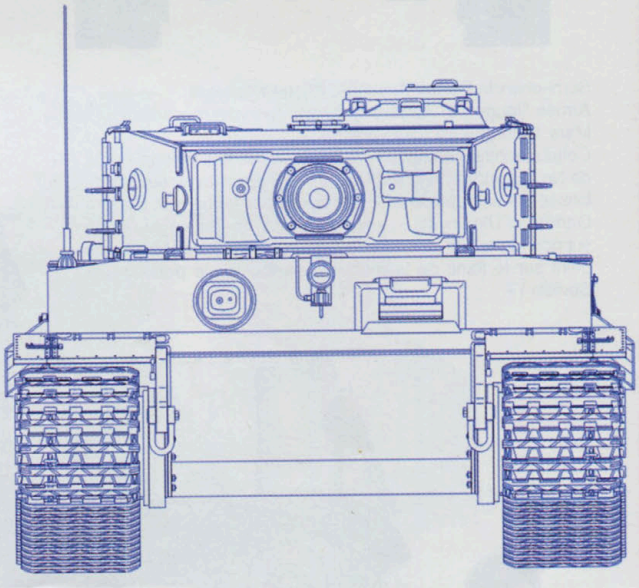


Panzerkampfwagen VI H Ausf.H1





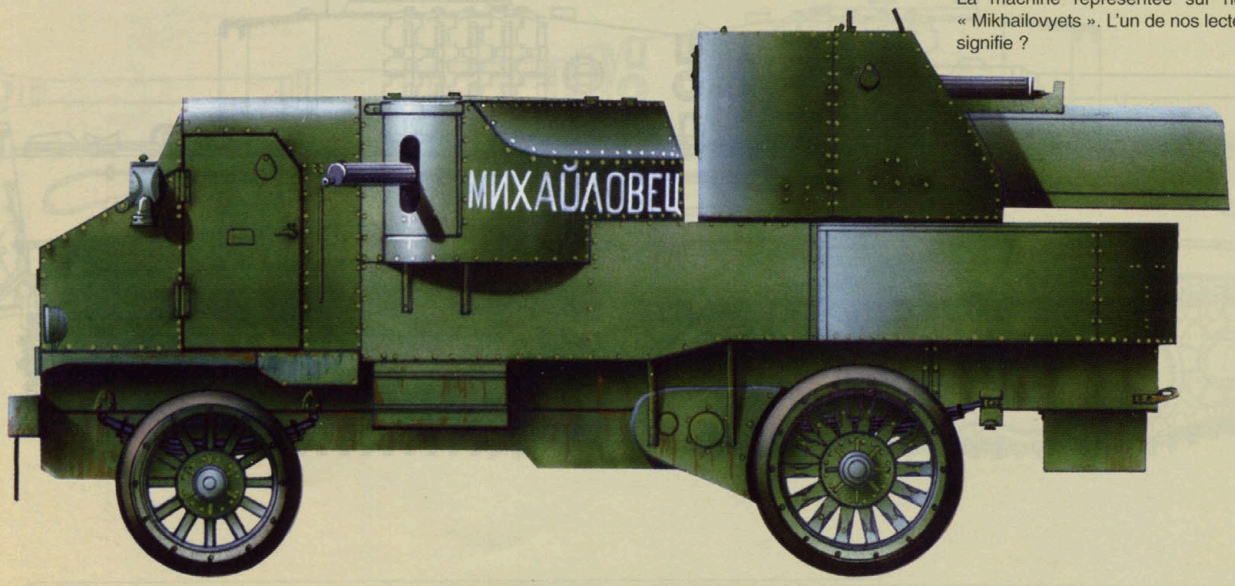




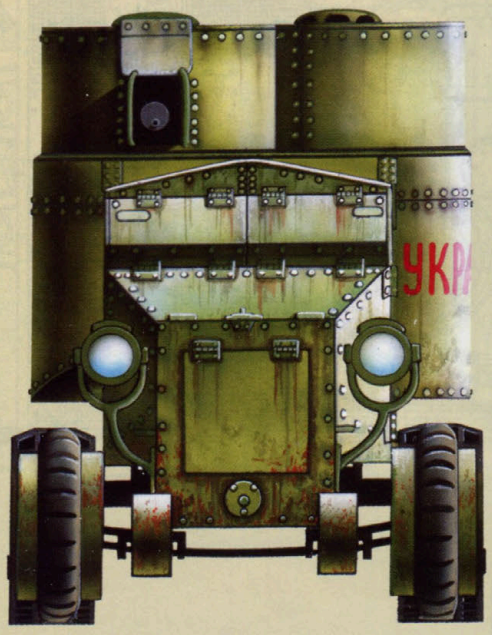
Panzerkampfwagen Tiger Ausf.E (Sd.Kfz. 181)

RUSSIE 1915-1922

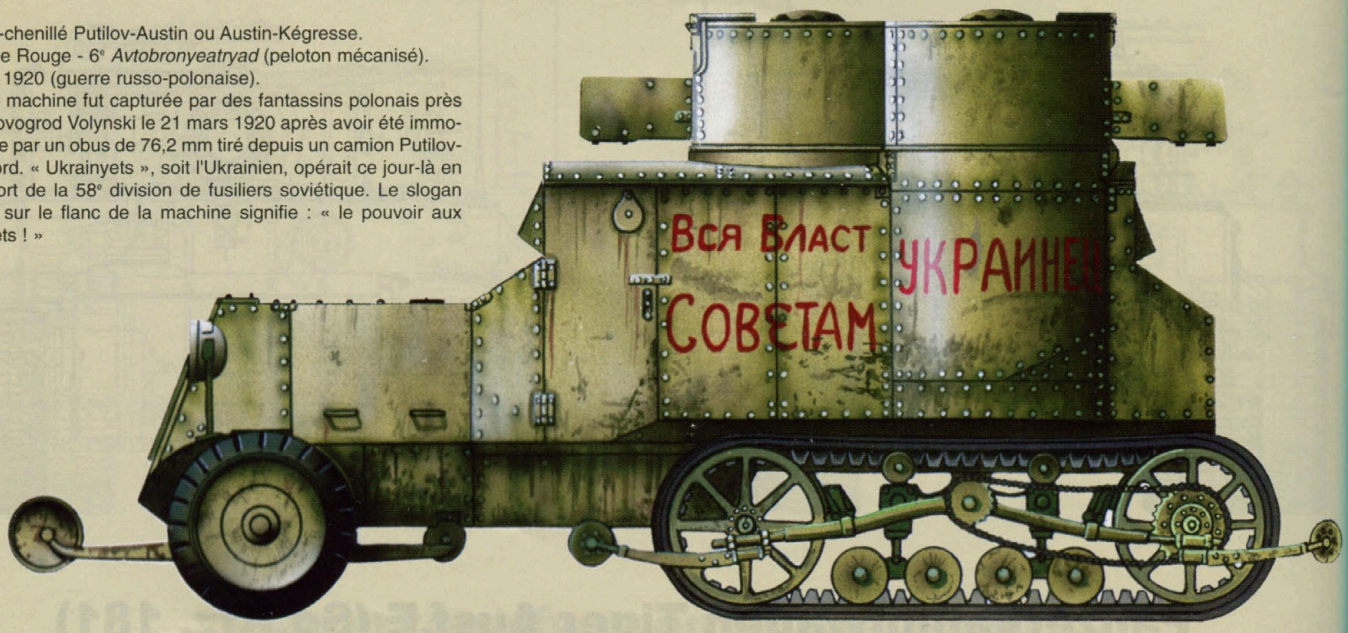
Camion blindé Putilov-Garford.
Armée impériale russe - 1915.
Armé de deux voire trois mitrailleuses et d'un canon de 7[illegible] mm tirant vers l'arrière, le Putilov-Garford est l'un des engins parmi les plus lourds en dotation dans l'armée de Nicolas II. La machine représentée sur nos dessins est baptisée « Mikhailovyets ». L'un de nos lecteurs saurait-il ce que cela signifie ?



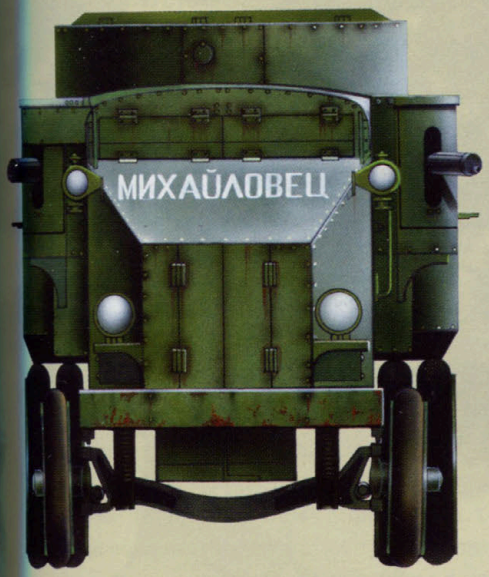
Automitrailleuse Austin (caisse « coloniale» modifiée).
Armée des Soviets - 1919.
Cette machine a certainement été capturée au combat ou bien dans les garages de l'ex-armée impériale russe qui en 1917-18 en possédait environ une centaine. Notez sur le flanc la représentation du premier drapeau de l'Union Soviétique ainsi que la bande rouge sur la tourelle.



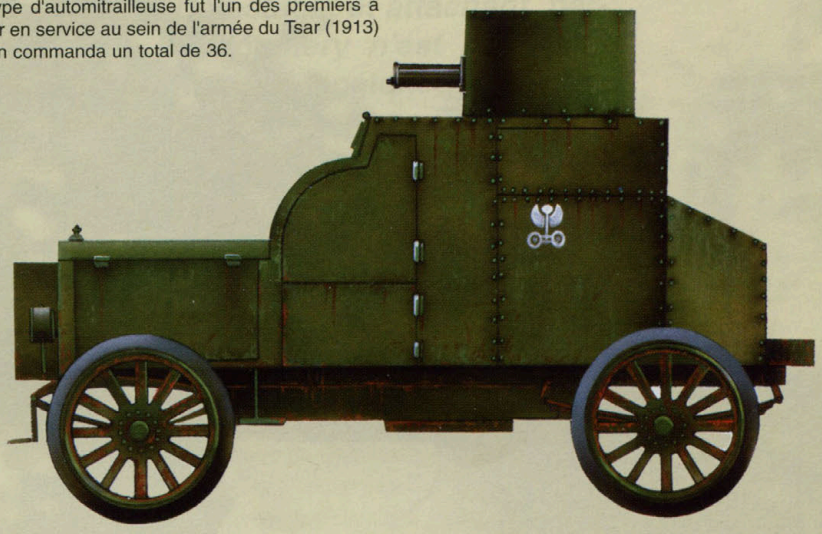
Semi-chenillé Putilov-Austin ou Austin-Kégresse.
Armée Rouge - 6e *Avtobronyeatryad* (peloton mécanisé).
Mars 1920 (guerre russo-polonaise).
Cette machine fut capturée par des fantassins polonais près de Novogrod Volynski le 21 mars 1920 après avoir été immobilisée par un obus de 76,2 mm tiré depuis un camion Putilov-Garford. « Ukrainyets », soit l'Ukrainien, opérait ce jour-là en support de la 58e division de fusiliers soviétique. Le slogan peint sur le flanc de la machine signifie : « le pouvoir aux Soviets ! »



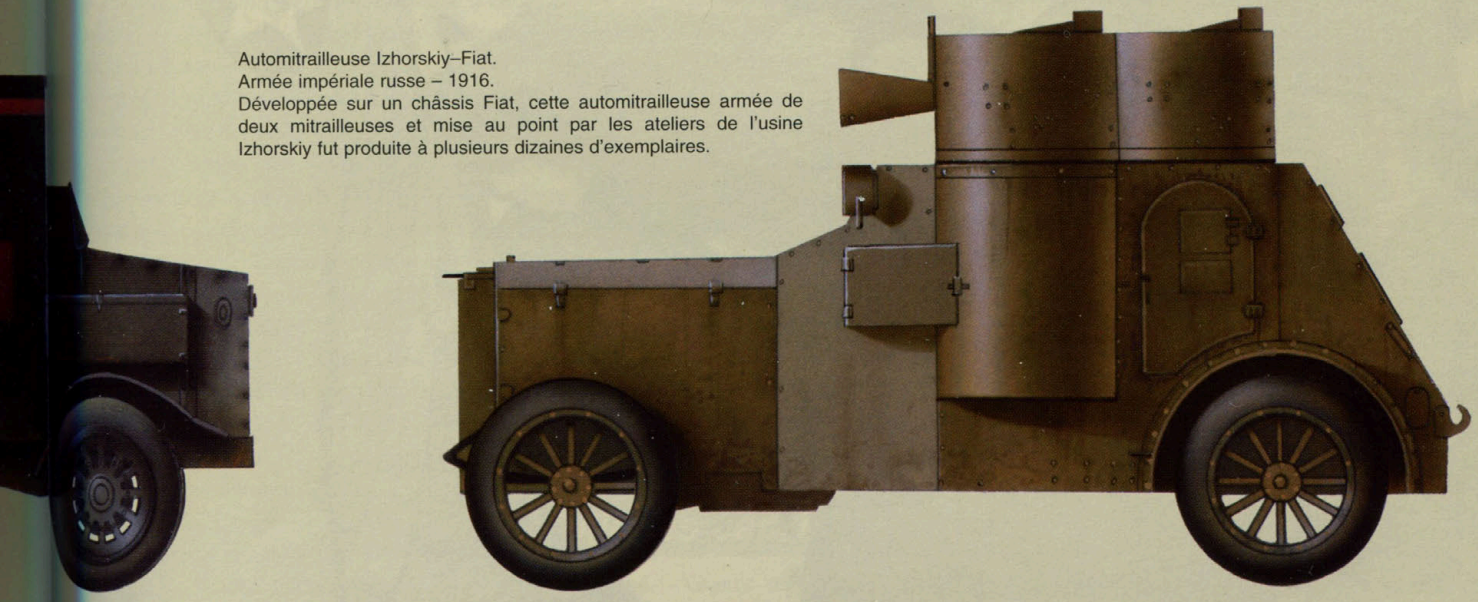
© Batailles & Blindés, 2003



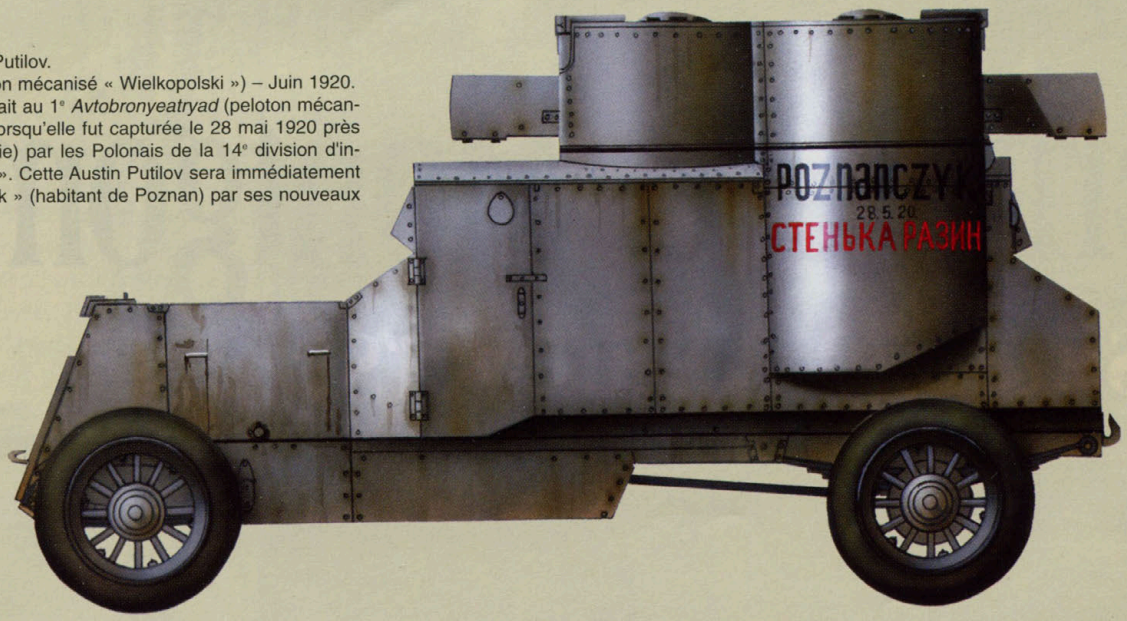
Automitrailleuse Armstrong-Whitworth.
Armée impériale russe - 1915.
Ce type d'automitrailleuse fut l'un des premiers à entrer en service au sein de l'armée du Tsar (1913) qui en commanda un total de 36.

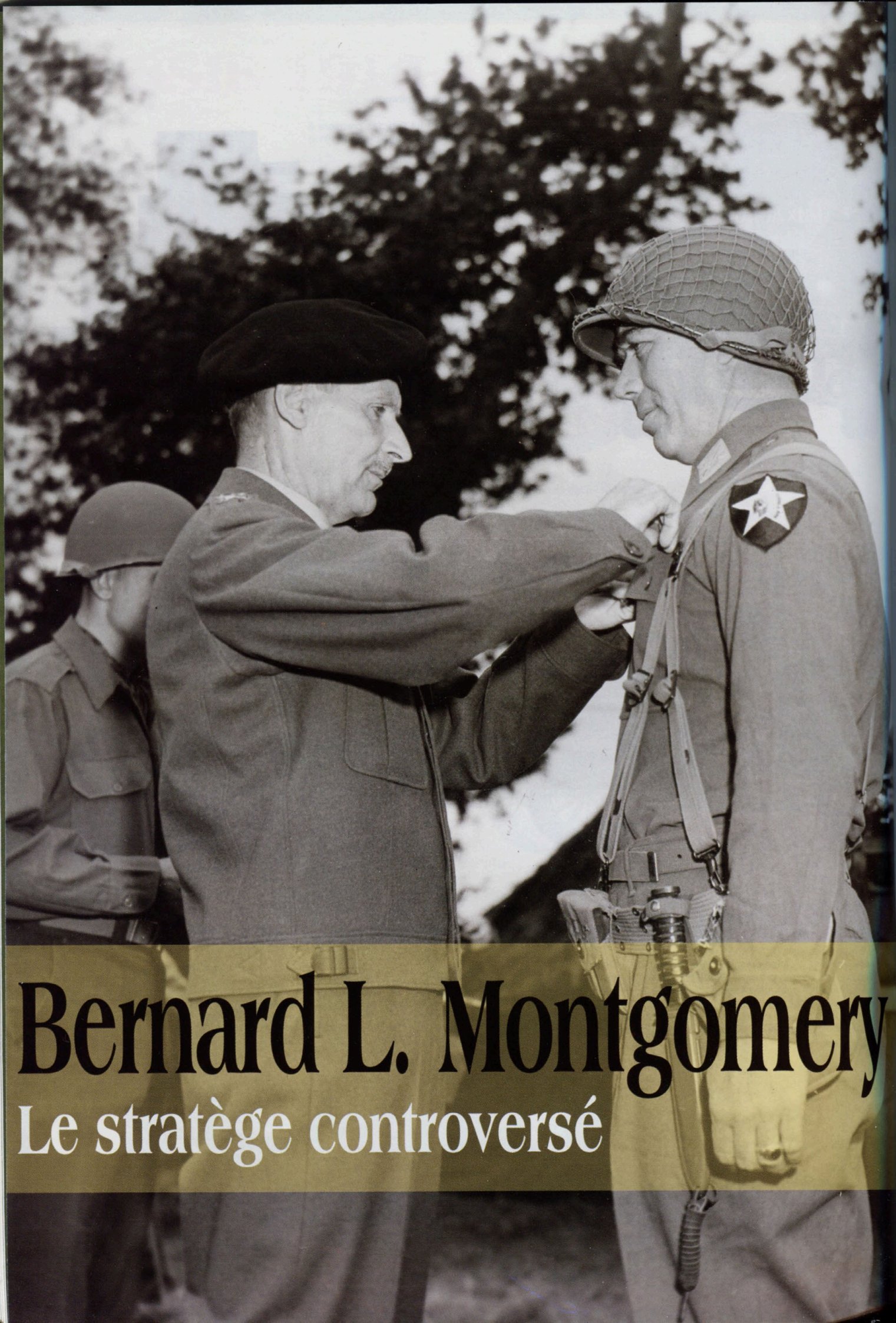


Automitrailleuse Izhorskiy–Fiat.
Armée impériale russe – 1916.
Développée sur un châssis Fiat, cette automitrailleuse armée de deux mitrailleuses et mise au point par les ateliers de l'usine Izhorskiy fut produite à plusieurs dizaines d'exemplaires.



Automitrailleuse Austin-Putilov.
Armée polonaise (Peloton mécanisé « Wielkopolski ») – Juin 1920.
Cette machine appartenait au 1e *Avtobronyeatryad* (peloton mécanisé) de l'Armée Rouge lorsqu'elle fut capturée le 28 mai 1920 près de Bobrouisk (Biélorussie) par les Polonais de la 14e division d'infanterie « Wielkopolska ». Cette Austin Putilov sera immédiatement rebaptisée « Poznanczyk » (habitant de Poznan) par ses nouveaux propriétaires.





Bernard L. Montgomery

Le stratège controversé

Personnage controversé que Bernard L. Montgomery (1887 – 1976) ; élevé au rang de génie militaire grâce à sa grande victoire d'El Alamein, cette personnalité soucieuse de sa propre légende suscitera les enthousiasmes les plus débordants comme les critiques les plus acerbes. Détestable et attachant, narcissique et populaire, visionnaire et vaniteux, Montgomery n'est pas sans encore faire l'objet de polémiques tournant autour de sa compétence guerrière. Une chose est certaine : il n'a laissé indifférents ni ses contemporains, ni les historiens de la Seconde Guerre mondiale.

Par Nicolas Bernard

Bernard Montgomery naît le 17 novembre 1887 à Londres, d'un père pasteur et d'une mère autoritaire. En 1889, la famille Montgomery s'établit en Tasmanie où le petit Bernard passe les premières années de sa vie. « *Je peux certainement dire de ma propre enfance qu'elle a été malheureuse,* écrira le futur maréchal dans ses Mémoires. *Ceci résultait de l'antinomie qui opposait ma volonté à celle de ma mère. Mon enfance a été le théâtre de toute une série de violentes disputes dont ma mère sortait d'ailleurs invariablement victorieuse* ». De ces rapports conflictuels avec une mère difficile et un père rigoriste découlera, chez Bernard, une lutte permanente avec l'autorité – « *c'était la brebis galeuse de la famille, espiègle de nature et individualiste de caractère* », dira de lui son frère Harold. Outre un ego surdimensionné, Montgomery en retirera également un ascétisme devenu légendaire suite à ses succès militaires.

Dès 1902, Montgomery se découvre une vocation militaire au cours de ses études à Saint Paul. Impressionné, comme tant d'autres adolescents de son âge, par les faits d'armes et les uniformes de l'armée du Commonwealth – la Grande-Bretagne est en effet profondément impliquée dans la Guerre des Boers en Afrique du Sud – notre homme déclare vouloir devenir soldat. Au terme d'études laborieuses, il parvient à entrer en 1907 au sein de la prestigieuse académie militaire britannique de Sandhurst. Montgomery découvre l'élitisme et le snobisme de la classe dirigeante. Il s'y adapte en devenant un véritable fauteur de troubles et en multipliant les caprices vis-à-vis de certains cadets qui deviennent ses souffre-douleurs. Ce comportement lui vaut un surnom, « le singe », et surtout divers ennuis avec ses supérieurs hiérarchiques. Il doit subir l'humiliante épreuve de la rétrogradation et manque de peu d'être renvoyé. Le cadet Montgomery, dont les ressources financières ne lui accordent aucun droit à l'erreur, décide de se consacrer plus sérieusement à ses études. Il finira par sortir 36e sur 150. Le « singe » choisit d'intégrer le 1er bataillon du *Royal Warwickshire* en 1908. Il s'y distingue rapidement par son zèle et son enthousiasme mais aussi par son manque de sociabilité. Passant ensuite quatre années aux Indes, il fera pour la première fois preuve d'une certaine indiscipline à l'égard de l'autorité militaire tout en s'efforçant de parfaire sa connaissance du métier des armes.

Fauteur de troubles, Montgomery multiplie les caprices

Lorsque la guerre éclate en 1914, Montgomery est lieutenant. Sa conduite au feu est exemplaire : très grièvement blessé à Ypres, il se voit, le premier décembre 1914, cité à la *DSO*, l'une des plus hautes distinctions militaires britanniques, d'ordinaire réservée aux officiers ayant un grade supérieur à celui de *major*. A sa sortie de l'hôpital, Montgomery gère la formation des volontaires, puis participe à la sanglante bataille de la Somme avant de terminer la guerre comme chef d'état-major de la *47th Division*. Profondément marqué par cette boucherie de quatre ans, il retirera des souvenirs cauchemardesques de l'impréparation militaire britannique de 1914, à l'origine de nombreuses pagailles qui le pousseront à élaborer des plans d'opérations minutieusement préparés. Le peu de considération des généraux à l'égard de leurs hommes ne sera pas non plus sans le pousser à développer des rapports étroits avec la troupe afin d'améliorer son moral et sa motivation.

Cet officier si peu accommodant est admis au sein de l'École Supérieure de Guerre de Camberley en 1920. Affecté à la *17th Infantry Brigade* en Irlande du Nord, il participe à la répression contre le Sinn Fein et mène des opérations de contre guérilla urbaine qui le laisseront longtemps dubitatif devant l'intérêt militaire des actions de francs-tireurs. En 1923, il devient officier d'état-major de la *49th Division*, où il rencontrera celui qui deviendra ultérieurement son chef d'état-major au cours de la Seconde Guerre mondiale, le futur général Francis de Guingand. Professeur à Camberley de 1926 à 1929, il se révèle un excellent pédagogue, innovant radicalement au regard des anciennes méthodes de l'armée impériale, insistant notamment sur la nécessité de collecter un maximum d'informations sur l'ennemi tout en dupant celui-ci.

C'est aussi à cette époque qu'il épouse Betty Carver, veuve d'un officier tué au cours de la bataille des Dardanelles. Intelligente, passionnée par la vie et par les enfants, elle parviendra à devenir la plus proche confidente de son irascible mari. Cette histoire d'amour authentique, sincère, connaîtra un épilogue tragique : Betty décédera en 1937, laissant à un Bernard anéanti un garçon de neuf ans, David, enfant brillant mais qui refusera de suivre une carrière militaire pour être embauché dans une firme commerciale. Le décès de Betty, après dix ans d'un mariage heureux, ne fait que contribuer à durcir davantage le caractère de Montgomery, lequel se mure plus que jamais dans une espèce de solitude froide que ne tempérera jamais une maîtrise aboutie des relations publiques, comme on le verra au cours de la guerre qui s'annonce.

Normandie, juillet 1944, le colonel américain James van Fleet de la *2nd Infantry Division* (la célèbre « *Indian Division* ») reçoit le *DSO* des mains de Montgomery. Après son échec dans la compétition qui l'opposa à Patton en Sicile, « Monty » ne cachera pas sa morgue vis-à-vis des troupes américaines. Les sarcasmes du Britannique prendront une dimension politique et diplomatique pendant la bataille des Ardennes en décembre 1944, obligeant Churchill à intervenir pour rétablir la situation avec l'Allié américain. (National Archives)

Dans les années trente, Montgomery est affecté dans diverses garnisons de l'Empire, à la tête d'un bataillon du *Royal Warwickshire* : Palestine (1931), Egypte (1931-1934), Inde (1934-1937), où il exerce les fonctions d'instructeur en chef de l'École de Guerre de Quetta – preuve, s'il en était encore besoin, que l'armée connaît ses indéniables capacités d'éducateur militaire. Nommé général de brigade en 1937, il prend le commandement de la *9th Infantry Brigade* en métropole. Le traumatisme causé par le décès de sa femme le pousse à se surpasser pour faire de cette unité l'une des meilleures du *Commonwealth*, ce qui le fera remarquer par le général Wavell, chef des forces de la région Sud de Grande-Bretagne. En 1938, Montgomery retourne en Palestine pour y ramener l'ordre. Le pays est déjà agité par les heurts entre Juifs et Arabes, troubles qui rejaillissent sur la sécurité des troupes d'occupation. Fort de son expérience en Irlande du Nord, le général anglais, assisté d'un futur héros de la campagne de Libye, Richard O'Connor, met la zone en coupe réglée, renforce les prérogatives de la police d'ordre et mène une politique impitoyable à l'égard des terroristes. La révolte arabe, durement touchée, s'éteint provisoirement. Wavell, qui se souvient de ce si zélé et compétent général, le choisit pour diriger la *3rd Division* en Grande-Bretagne, poste qu'il rejoindra une semaine avant la déclaration de guerre à l'Allemagne nazie.

Montgomery prend la tête d'une armée destinée à entrer dans la légende

Montgomery, dont l'unité, intégrée au *II Corps* du général Alan Brooke, est affectée dans le Nord de la France, organise de main de maître cette formation ayant hérité du surnom de *Iron Division* (« division de fer » – NDLR) au cours de la Première Guerre mondiale, allant même jusqu'à prendre des mesures destinées à juguler les maladies vénériennes ! Déjà soucieux d'imprimer certaines méthodes de commandement dans l'esprit de ses hommes, il demeure très présent sur le terrain, parmi ses troupes, intervenant à tous les niveaux de la division et se couchant de bonne heure en recommandant expressément de ne le déranger sous aucun prétexte – pas même l'invasion allemande…

Laquelle survient le 10 mai 1940. La campagne menée par Montgomery est exemplaire. La *3rd division*, durement entraînée depuis des mois, intervient rapidement en Belgique et mène une retraite réussie suite à l'effondrement du front allié devant les coups de boutoirs de la *Wehrmacht*. Tandis que l'armée belge capitule en rase campagne, le 28 mai 1940, la « division de fer », après une périlleuse marche nocturne, comble la brèche creusée dans le dispositif allié. Mais l'avance allemande est inexorable et l'armée de Sa Majesté doit évacuer à Dunkerque. Montgomery, qui a entre-temps reçu le commandement du *II Corps*, supervise une partie de l'opération « Dynamo ». Il ne rejoindra Douvres qu'au matin du premier juin, étant quasiment resté sur le front jusqu'au bout.

De retour en Angleterre, Montgomery ne chôme guère. L'imminence d'un éventuel débarquement allemand oblige l'armée britannique, en pleine restructuration, à multiplier les plans défensifs. Montgomery, dont la *3rd division* a été massée dans le Sussex, y participe, préconisant par ailleurs et contre l'avis de certains experts, reconnus ou autoproclamés,

« Monty » dans l'un de ses exercices favoris, posant avec ses hommes devant un photographe officiel. (DR)

une défense mobile reposant sur la présence de forteresses côtières (Douvres, Folkestone, Canterbury et Ashford) destinées à gêner le ravitaillement des forces d'invasion. Montgomery, comme bien d'autres officiers, profite de la disparition de l'allié français pour monter rapidement en grade : chef du *XV Corps* (Sussex) puis du *XII Corps* (Kent) en 1940, commandant de la région du Sud-Est en 1941, il se rend déjà célèbre par son approche psychologique des troupes (multiplication des conférences et des contacts destinés à leur redonner confiance), l'austérité de ses mœurs et une ténacité confinant à la bougonnerie. Les hommes apprécient notamment le traitement qu'il réserve aux officiers. Les incapables sont révoqués, ceux qui restent étant soumis à un travail permanent. En vérité, Montgomery s'attache à s'entourer de cadres tout à la fois compétents et prêts à exécuter ses ordres sans sourciller. C'est à cette époque que prospère le surnom de « Monty ». Le général britannique a gagné une première bataille, celle de la popularité.

Panzer III Ausf H du *Panzer-Regiment 5* de la *5. Leichte Division* à Tripoli en 1941. L'arrivée des *panzer* de Rommel en Libye va totalement changer la donne pour les soldats de Sa Majesté qui vont aller de revers en revers. (BA)

En 1942, Montgomery participe à l'élaboration du raid de grande envergure que Winston Churchill réserve à Dieppe afin de semer le désordre sur le Front allemand de l'Ouest et ainsi soulager l'armée rouge en pleine retraite dans le Caucase – tout en lui montrant que l'armée alliée, en dépit de ses déboires en Asie du Sud-Est et en Afrique du Nord, est capable de se battre avec efficacité. Les retards apportés dans la mise à exécution d'un plan accepté avec réticence, une préparation allemande d'autant plus excellente que les services de renseignements nazis ont percé les intentions britanniques à jour, l'inexpérience alliée en matière d'opération amphibie mais également les failles tactiques du projet partiellement mis au point par Montgomery sont à l'origine d'un désastre qui coûtera plus de trois mille hommes aux troupes canadiennes engagées dans cet affrontement. Les responsabilités de « Monty » demeurent encore sujettes à controverse. On lui a notamment reproché de ne pas avoir opéré de bombardement préalable des positions adverses ; mais cette décision avait été acceptée et confirmée par les autres responsables de l'opération, tant pour conserver l'effet de surprise que pour des motivations proprement humanitaires vis-à-vis des populations civiles. De même, le plan, dont l'axe essentiel consistait en une attaque frontale, au centre, contre Dieppe, aurait été bien trop rigide. On y retrouve certes la « patte » de Montgomery, mais, de manière surprenante, son projet paraît particulièrement bâclé. Encore plus étonnant, les divers points faibles de l'armée d'invasion constituent précisément ce que le futur vainqueur d'El Alamein redoute le plus : liaisons radio insuffisantes et peu sûres, défaut de renseignements précis sur le dispositif ennemi, manque de coordination entre les diverses composantes de la force de frappe, à l'origine de bien des erreurs et retards dans l'exécution du débarquement.

L'échec dieppois survient le 19 août 1942. Depuis une semaine, Montgomery ne participe plus à l'opération, étant parti pour l'Egypte afin d'y commander la *8th Army*. Il doit sa nomination à son ancien supérieur du front français, le maréchal Alan Brooke, lequel conserve un excellent souvenir de ses prestations militaires. Initialement, son poste devait échoir au général Gott ; la disparition de ce dernier dans un accident d'avion, propulsant « Monty » à la tête d'une armée destinée à entrer dans la légende, sera interprétée par bien des contemporains et historiens comme un signe du destin… En tout état de cause, sa nomination intervient dans un contexte de crise militaire et politique. Rommel campe devant El Alamein, à 70 kilomètres d'Alexandrie. Le « Renard du Désert », devenu cauchemar de ses adversaires britanniques, a reçu le bâton de Maréchal pour s'être emparé de la forteresse de Tobrouk le 21 juin 1942, capturant 35 000 hommes, 70 chars, d'immenses stocks de carburant et suffisamment de matériel pour équiper les quatre cinquièmes de l'*Afrikakorps*. L'avance des forces de l'Axe semble irrésistible. Les Britanniques perdent 13 000 hommes en juillet – en une nuit, l'artillerie allemande anéantira 118 chars de la *9th Australian Division* ! La *Royal Navy* franchit le canal de Suez pour se réfugier en Mer Rouge. Un vent de panique souffle au Caire, plus que jamais menacé. Les personnels diplomatiques évacuent, l'administration brûle ses archives, les troubles antisémites se multiplient, les rumeurs les plus folles circulent. L'armée du *Commonwealth* a beau avoir stoppé Rommel au cours de ce qui sera la première bataille d'El Alamein en juillet 1942, elle s'avère incapable de le repousser. Ces sombres événements surviennent dans un contexte international

Rares sont les photos de Montgomery où il ne donne pas le sentiment d'être un officier sûr de lui au point d'en être infaillible. Ce n'est bien entendu pas un hasard, notre homme étant passé maître en matière de contrôle de la presse ! (National Archives)

Cette superbe photographie de propagande anglaise, mettant en scène un *Panzer IV* et un *Crusader*, symbolise a elle seule le retournement de situation dans le *Western Desert*. Battus à El Alamein, Rommel et son *Afrikakorps* seront obligés de battre en retraite sur des centaines de kilomètres, jusqu'en Tripolitaine puis en Tunisie. (DR)

démoralisant : les Japonais viennent de conquérir l'Asie du Sud-Est, les *U-Boote* verrouillent l'Atlantique, la *Wehrmacht* est sur le point de percer le front caucasien – ce qui, pense-t-on à Londres, lui permettrait de fondre sur la Perse et le Moyen-Orient. La situation est jugée si grave que Churchill se rend en personne en Egypte pour réorganiser le haut commandement local. Le général Auchinleck, chef du théâtre d'opérations du Moyen-Orient et improvisé commandant de la *8th Army* depuis le 25 juin 1942, est remplacé par le tandem Alexander-Montgomery.

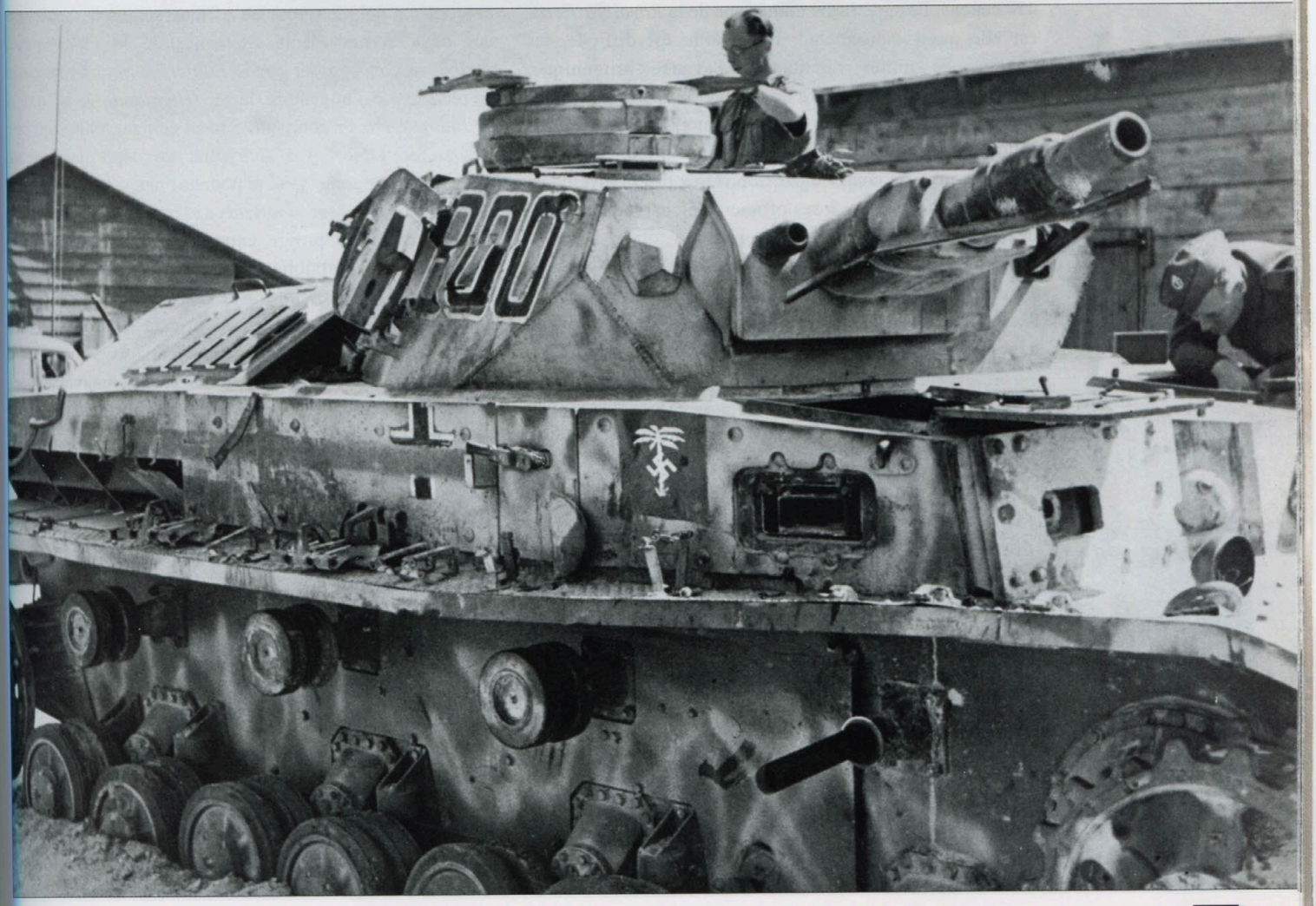
D'une certaine manière, Monty arrive sur le front du *Western Desert* à l'instant favorable. En face, l'armée germano-italienne est exténuée. Rommel ne dispose plus que de 44 chars en état de marche, ne recevant que 60 tonnes de carburant sur les 6 000 promises – payant en cela son erreur de ne pas avoir fait envahir Malte. Ses lignes de ravitaillement sont démesurément étirées. L'épuisement physique le guette, de même que ses subordonnés. Dans le même temps, la *8th Army* se renforce, recevant plusieurs dizaines de blindés américains nouveau modèle surnommés Grant et Sherman par les Britanniques. Montgomery, tout en réaménageant ses positions, consolide son dispositif, multiplie les efforts en vue de remonter le moral de ses hommes. Le petit homme teigneux au béret noir (coiffe dont il dit lui-même qu'elle « *vaut deux divisions* »), connu pour ignorer le tabac et l'alcool, commence à entrer dans la légende de la guerre du désert, parvient à redonner aux soldats britanniques une âme de vainqueurs qu'ils croyaient évanouie. Sa stratégie est simple : le mot « retraite » est banni de ses pensées. Aucune critique ne sera tolérée. Monty s'entoure d'une nouvelle fournée d'officiers triés sur le volet et qui lui demeurent parfaitement fidèles. Objectif, selon lui : « *Tuer le Boche !* »

Le 23 octobre 1942, Montgomery passe à l'attaque à El Alamein

EL ALAMEIN, HEURE DE GLOIRE DE « MONTY »

Le nouveau chef de la *8th Army*, devenu « star » de la propagande, refuse d'obéir aux injonctions de Churchill, lequel exige une victoire immédiate. Il sait que le temps travaille pour lui et il tient à écraser Rommel en une seule bataille décisive, donc selon lui minutieusement préparée. On lui reprochera par la suite d'avoir repris la majeure partie des idées stratégiques de son prédécesseur Auchinleck. L'accusation est fondée, Montgomery perfectionnant les projets de l'infortuné général. C'est néanmoins Monty, et non Auchinleck, qui a réussi à redonner confiance aux troupes britanniques. C'est encore Monty qui élaborera une série de ruses destinées à tromper l'adversaire, alignant les véhicules postiches et les pipe-lines en caoutchouc. C'est aussi lui qui fera saturer les écoutes allemandes en multipliant les faux messages radio. Et lorsque Rommel prend l'offensive le 30 août 1942, les troupes de l'Axe se heurtent à une résistance acharnée qui les contraint au repli trois jours plus tard. Malade, le *Feldmarschall* quitte l'Afrique le 22 septembre. Il ne tardera pas à la retrouver. Car, le 23 octobre 1942 à 21 h 25, Montgomery passe à l'attaque à El Alamein, sur les 60 kilomètres reliant la côte maritime à la dépression désertique d'El Qattara. Son armée est bien rodée, regroupant près de 190 000 hommes, plus d'un millier de blindés, 1 400 pièces antichars, 100 obusiers automoteurs, 1 200 canons. L'Axe ne peut opposer que 96 000 soldats, 210 *Panzer*, 270 chars

Malgré son canon court de 75 mm, le *Panzer IV* reste un char particulièrement impressionnant et un adversaire redoutable pour les Britanniques. Ces derniers le retrouveront en Italie et en France, mais avec une pièce longue qui saura se montrer très dangereuse pour les tankistes alliés ! (Collection Émile Olivet)



Bernard Law Montgomery et le vice-président américain Wendell Wilkie, accompagné d'un officier de la *22nd Armoured Brigade*, étudient l'épave d'un *Panzerkampfwagen* III *Ausf* J de l'*Afrikakorps* détruit en septembre 1942 (Bovington Tank Museum)

italiens à la valeur toute relative, 750 pièces antichars et 470 canons. La supériorité numérique de la *Royal Air Force* est elle aussi indiscutable. La bataille est difficile, les champs de mines ralentissant l'avance britannique. Montgomery est en mesure de changer en permanence ses axes d'attaque en fonction de la résistance adverse, mais les officiers britanniques reprochent à leur commandant en chef d'exercer un contrôle par trop rigide des mouvements de blindés. En déniant à ses officiers de chars toute initiative, Monty génère une inertie presque totale. Le *XXX Corps*, fer de lance de l'offensive alliée, n'est pas parvenu à percer. L'affrontement sombre dans la guerre de positions. Ce sera à qui cèdera le premier face à la violence adverse. Le 2 novembre, Montgomery déclenche une nouvelle offensive, baptisée « Supercharge ». C'est le coup de grâce. Rommel, de retour en Afrique suite à la disparition des deux commandants allemands de la *Panzerarmee Afrika*, se voit opposer par le *Führer* un veto à toute idée de retraite. Le 4 novembre, la *51st (Highland) Division* et la *4th Indian Division* rompent le front ennemi, obligeant le « Renard du Désert » à se replier en dépit de l'oukase hitlérien. Montgomery ne le poursuit pas. Ses troupes sortent de dix jours de *dogfights* (« combats de chien » – NDLR), selon sa propre expression et certaines unités motorisées sont affaiblies, d'autres totalement désorganisées. Le carburant, suite à diverses lacunes logistiques, commence à manquer. Ajoutons à cela la prudence d'un général en chef qui ne tient aucunement à sous-estimer son adversaire allemand, lequel a multiplié les mauvaises surprises par le passé. Le mauvais temps, présent dès le 7 novembre, achève de retarder la *8th Army*.

Sicile, juillet 1943. Malgré son allure de conquérant le vainqueur d'El Alamein sera le grand perdant du « duel » qui l'opposera à son rival américain, Patton. C'est à cette époque que naîtra une animosité vivace entre les deux hommes qui ne sera pas sans conséquences sur les opérations menées en France en 1944. (Archives Nationales du Canada)

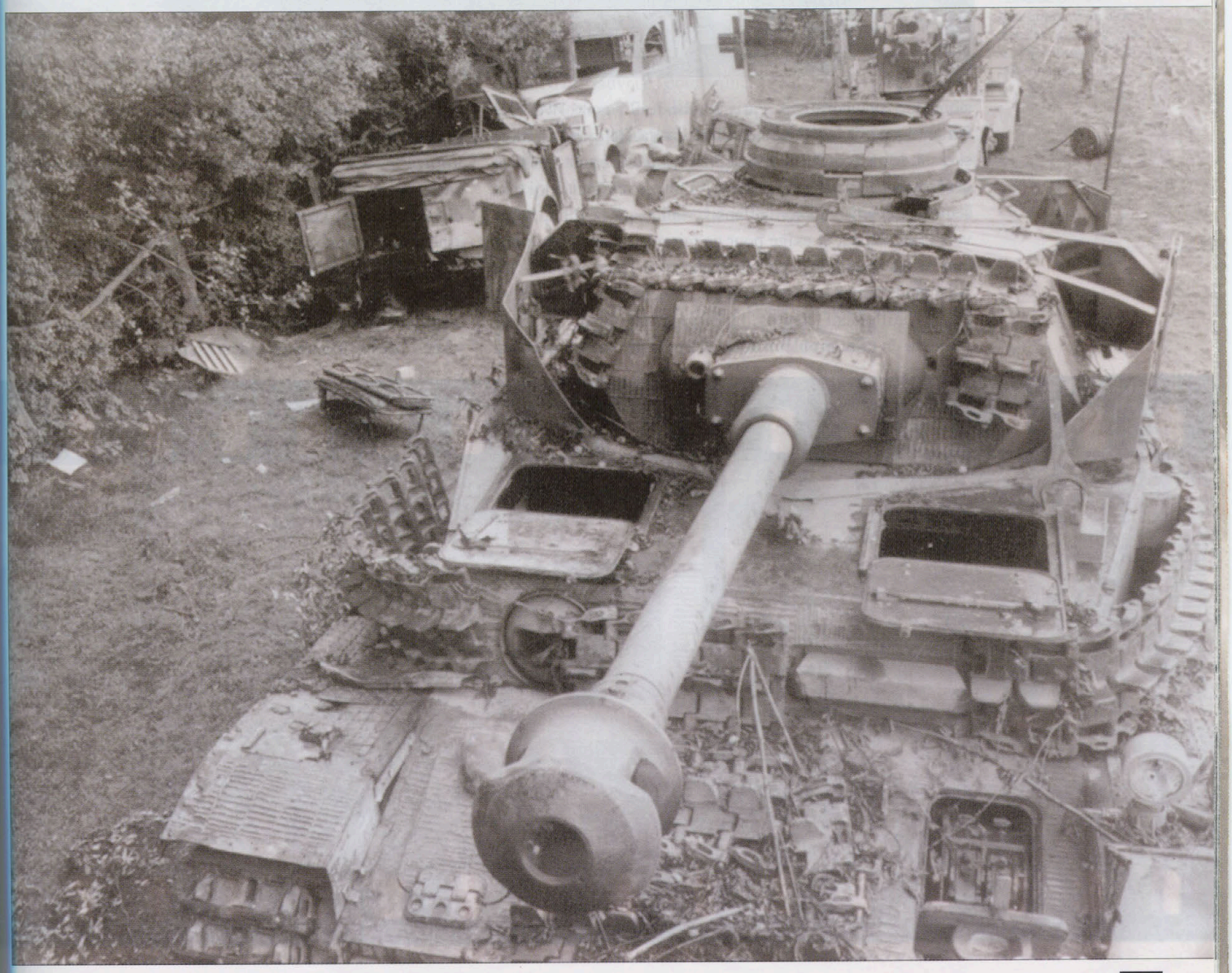
La victoire britannique, survenant avant l'encerclement de Stalingrad, est indiscutable. Les Britanniques ont perdu 13 500 hommes (dont 4 000 tués) et plus de 500 chars. Les forces de l'Axe laissent sur le terrain 2 000 tués et 24 000 prisonniers. L'*Afrikakorps* est en pleine retraite, ses effectifs sont démoralisés. Montgomery, avec son sens génial de la mise en scène, déclare le 5 novembre à la presse, qu'il sait à la fois éloigner et cajoler selon ses besoins – « *Messieurs, c'est une victoire totale, une victoire absolue* ». L'impact psychologique de ce succès, triomphe non du panache mais de la méthode et de la ténacité, gonfle le moral du peuple britannique et consolide la position de Winston Churchill sur l'échiquier politique intérieur et international. Si les implications stratégiques de la bataille demeurent controversées, ses conséquences morales ne

sont pas à négliger ; le « chant du cygne de l'Empire britannique », intervenant presque au même moment que les revers axistes en Union Soviétique et dans le Pacifique, s'inscrit bel et bien dans le retournement de la situation militaire mondiale, retournement auquel « Monty » a associé son nom (étant au demeurant fait vicomte d'El Alamein). Cette réputation ne le quittera plus jamais.

La poursuite des débris des unités de Rommel est toutefois mollement menée. Le port fortifié de Tobrouk n'est reconquis que le 13 novembre, Benghazi le 19 et Marsa el Brega le 26. Montgomery qui dispose pourtant de deux divisions blindées s'avère incapable d'empêcher l'armée ennemie de passer en Tunisie. S'engage alors une campagne difficile mais victorieuse. Si la contribution de « Monty » se révèle décisive, elle demeure laborieuse et surtout dénuée de toute imagination. Tout aussi laborieuse s'avère être la campagne de Sicile, en juillet 1943. Montgomery, pour sa première opération internationale combinée, peine à s'entendre avec ses homologues américains, notamment le général américain Patton. La résistance allemande, profitant des ressources du terrain, est acharnée et les Britanniques ne parviennent pas à prévenir l'évacuation des troupes de l'Axe via le détroit de Messine. Pour justifier ce semi-échec, Montgomery reprochera à Patton d'avoir foncé sur Palerme au lieu de couper en deux les forces allemandes, oubliant un peu trop vite que la *8th Army* occupait le seul axe routier pouvant permettre aux troupes américaines d'exécuter une telle manœuvre.

CAMPAGNE EN EUROPE CONTINENTALE

Suite à des incursions tout aussi lentes et prudentes au sud de la « botte » italienne, Montgomery est affecté le 31 décembre 1943 à l'opération « Overlord », à la tête du *21st Army Group*, sous les ordres du général américain « Ike » Eisenhower. Sa participation à la bataille de Normandie, à l'été 1944, a été critiquée. Jugé trop prudent, il n'est pas parvenu à emporter la décision sur le front de Caen. Il n'en est pas moins vrai que ses divisions ont fixé la majeure partie des unités blindées allemandes dans le bocage, rendant possible la chevauchée de la *3rd US Army* de Patton consécutive à la percée d'Avranches du 31 juillet 1944. L'inachèvement de l'encerclement de Falaise, permettant aux derniers carrés de l'armée nazie de se dégager, ne peut non plus lui être totalement imputé. Les erreurs des généraux américains, associées à l'extraordinaire pugnacité allemande, sont à l'origine de ce demi-échec stratégique. L'effondrement militaire allemand découlant de la bataille de Normandie interdit à la *Wehrmacht* de s'opposer à l'impres-



Quel meilleur symbole de l'effondrement des armées allemandes en Normandie pouvions-nous trouver que cette impressionnante vue d'un *Panzerkampfwagen IV Ausf H* détruit près de Sées ? (National Archives)

Le calvaire est terminé pour ces parachutistes alliés capturés à Arnhem ! Notez les sourires sur les visages de certains de ces hommes qui après avoir vécus l'enfer semblent être particulièrement heureux d'être en vie, même prisonniers. Le *StuG* III *Ausf* G (tardif) devant lequel ils passent appartient vraisemblablement à la *StuG Brigade 280* (Collection Yannis Kadari)

sionnante avance alliée. Paris tombe le 25 août 1944, les Britanniques et les Canadiens libèrent la Belgique le mois suivant. Montgomery, intronisé Maréchal le 31 août 1944 est désormais persuadé qu'il peut en finir avec le *Reich* à lui tout seul. Il préconise d'axer l'offensive alliée sur la Ruhr, à travers la Hollande, et exige pour ce faire de recevoir le carburant et les munitions qui commencent à faire défaut – les Allemands tenant encore les ports français, l'acheminement du ravitaillement depuis la Normandie jusqu'au front demeure en effet problématique. L'excès de confiance en soi de « Monty », doublé d'une sous-estimation des potentialités de l'armée allemande aboutissent à un plan – « Market-Garden » – ambitieux, surprenant, mais particulièrement bâclé, sinon hasardeux, prévoyant le parachutage de trois divisions aéroportées sur la Hollande afin de préparer un itinéraire aux unités blindées du *XXX Corps*, jusqu'au Rhin et de là, déborder sur la Ruhr. On connaît la suite, la malchance voulant que, par une extraordinaire coïncidence, le haut commandement allemand ait envoyé au repos dans la zone visée des éléments des *10. SS-Panzer-Division*

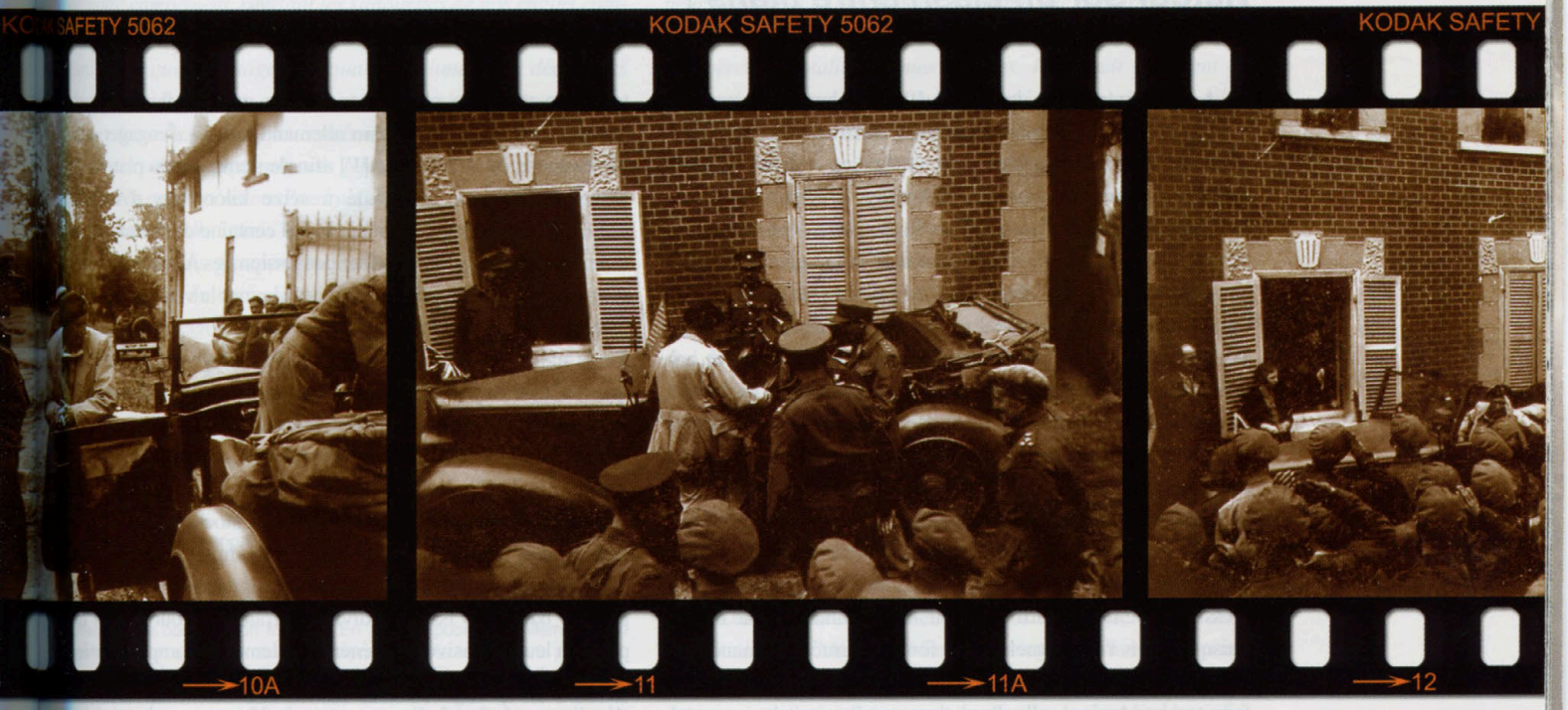
« Frundsberg » et *9. SS-Panzer-Division* « Hohenstaufen ». L'Histoire retiendra que l'homme au béret noir a voulu aller « un pont trop loin ». Cet échec contribue à la dégradation de ses rapports avec les généraux américains, au grand dam de « Ike » Eisenhower à qui il reproche la doctrine stratégique du *large front*. Son intervention dans la bataille des Ardennes s'accompagne de remarques blessantes à l'encontre des *GI's* et des officiers de l'Oncle Sam, suscitant une crise relationnelle anglo-américaine qu'un discours de Churchill aux Communes ne résorbera que partiellement. Monty s'avère ainsi être particulièrement détesté aux Etats-Unis, paradoxalement pour les mêmes raisons qui fondent sa popularité en Grande-Bretagne. La prudence qu'il manifeste au cours de la campagne d'Allemagne, au printemps 1945, fait l'objet de réflexions ironiques de la part de son « rival » Patton, lequel se paie le luxe de franchir inopinément le Rhin le 22 mars 1945, un jour avant un Montgomery qui utilisera à cet effet une impressionnante panoplie de moyens (d'aucuns la qualifieront de tapageuse) : blindés, artillerie, parachutistes… Désormais, plus rien ne peut l'arrêter. Le 2 mai, il atteint la Baltique. Le 4, il obtient la reddition des forces allemandes du Nord-Est de la part du général Kinzel et de l'amiral Friedeburg, qu'il accueillera plutôt sèchement.

Préoccupé par la reconstruction d'une Allemagne dévastée et ruinée, il restaure l'ordre dans sa zone d'occupation, se soucie des réfugiés, utilisant à l'occasion les militaires allemands à qui il ne se prive cependant pas de rappeler leur condition de vaincus. En 1946, Montgomery est nommé chef de l'état-major impérial britannique. Il obtient la consécration cinq années plus tard en occupant le poste d'adjoint au commandement suprême de l'OTAN. En 1958, il prend sa retraite et rédige des Mémoires qui, à leur manière, réécrivent l'Histoire de la Seconde Guerre mondiale, présentant un génie militaire quasi-infaillible et dont les rares erreurs reconnues sont le plus souvent minimisées. Il s'éteint le 24 mars 1976, à l'âge de 88 ans.

La Seconde Guerre mondiale vient de s'achever. « Monty » passe ses troupes une dernière fois en revue avant de partir pour Londres où, d'ici quelques mois, il occupera le poste de chef de l'état-major impérial britannique. (DR)

Montgomery n'est peut-être pas l'un des « plus grands capitaines de tous les temps », pour reprendre une formule célèbre. Médiocre stratège, tacticien controversé, l'homme a surtout brillé par ses talents d'organisateur et de metteur en scène de sa propre gloire, capable de galvaniser ses troupes et de préparer des batailles qui useront profondément l'adversaire. A l'été 1942, la Grande-Bretagne démoralisée avait besoin d'un Sauveur : pour vaincre la légende vivante qu'était Erwin Rommel, il fallait lui opposer une autre légende. Montgomery est arrivé au bon moment, a su exploiter la situation et forger son propre mythe pour offrir à Sa Majesté le triomphe tant attendu d'El Alamein. Telles sont les indéniables qualités de ce général dont la réputation est parvenue à survivre aux critiques.

Cette série de clichés représente « Monty » en visite auprès de ses troupes aux Pays-Bas. Fidèle à ses habitudes, l'officier britannique arbore son célèbre béret noir. (Collection Yannis Kadari)



Villers-Bretonneux - Avril 1918

Le premier choc de blindés de l'Histoire

Par Neil B. Drummond

Le mercredi 24 avril 1918 est entré dans l'Histoire comme étant le jour où, pour la première fois au monde, des tanks affrontèrent des tanks. Retour sur un clash entre titans !

Au crépuscule du 5 avril 1918, malgré seize jours de combats intensifs et d'efforts acharnés, les unités allemandes engagées dans l'opération « Michael » ne sont pas parvenues à s'emparer d'Amiens. Pourtant, Erich von Ludendorff, comme l'état-major de la *2. Armee* dont les troupes campent à une vingtaine de kilomètres de la capitale picarde, n'a pas abandonné l'espoir de capturer ou au moins de neutraliser la ville. Cette dernière constitue en effet un objectif de première importance. Située à la charnière des armées françaises et britanniques, ses infrastructures routières et ferroviaires en font un nœud de communication indispensable à la logistique alliée. A Paris comme à Londres, l'on n'ose guère imaginer les répercussions que pourrait avoir la chute de la ville sur le déroulement de la Grande Guerre. Néanmoins, dans un camp comme dans l'autre, les troupes sont épuisées. Le manque de réserves ainsi que le niveau très bas des stocks de munitions conduisent progressivement Ludendorff à revoir ses ambitions à la baisse. Puisque, dans l'état actuel de ses forces, l'armée allemande n'a pas la capacité de lancer une nouvelle grande offensive pour faire tomber Amiens, elle devra dans un premier temps se contenter de rendre la place intenable aux troupes franco-britanniques. Concrètement, le plan allemand prévoit d'engager quatre divisions de la *2. Armee* [1'] afin de s'emparer du plateau de Villers-Bretonneux qui, situé à seize kilomètres d'Amiens, présente l'avantage de culminer à une centaine de mètres d'altitude. Une fois cette zone en leur possession, les Allemands pourront y déployer leur artillerie afin de pilonner la ville jour et nuit, forçant ainsi les Alliés à l'évacuer.

Du 8 au 17 avril, tandis que les Anglais s'organisent tant bien que mal pour résister à l'attaque qu'ils pressentent comme étant imminente, les Allemands renforcent leur dispositif offensif. Des dizaines de batteries d'artillerie sont acheminées dans le secteur de la *2. Armee* portant le total des bouches à feu disponibles à plus de 1 200 pièces. Les stocks de munitions, notamment les obus à gaz, sont recomplétés. Les unités jusqu'alors en premières lignes sont progressivement relevées par des bataillons issus de divisions fraîches. Pour donner du punch à leur offensive, les généraux allemands comptent sur les quinze tanks lourds A7V des *Sturmpanzerwagen-Kraftwagen-Abteilungen* 1, 2 et 3. Ces monstres de 32 tonnes, acheminés en

train jusqu'à Wiencourt, auront pour mission d'appuyer la progression des vagues d'assaut qui attaqueront sur un front partant du nord de Villers-Bretonneux jusqu'au bois d'Hangard au sud de Cachy.

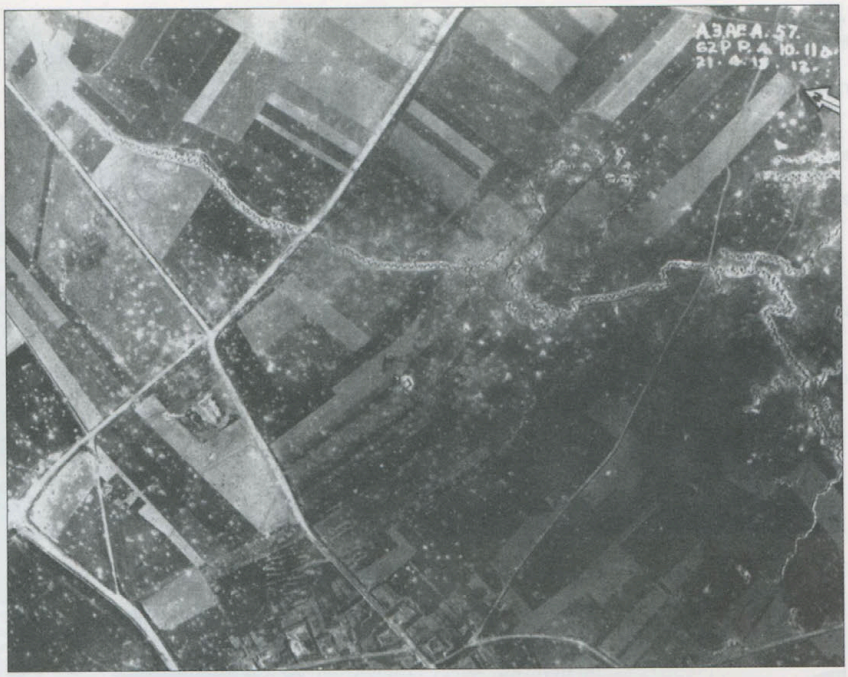
Pour s'opposer aux desseins de l'ennemi, hormis les troupes déjà en ligne, l'état-major anglais ne dispose que de peu de réserves. Il s'agit essentiellement de quelques brigades d'infanterie australiennes, de sept tanks *Medium Mk. A* Whippet du *3rd Tank (light) Battalion* et de treize *Mark IV* appartenant au *1st Tank Battalion*. Au sein de cette dernière unité, les trois tanks de la *1st Section* de la *Company A*, commandée par le *Captain* J.C. Brown, sont mis à la disposition de la *23rd Brigade* qui couvre une partie du secteur de Cachy. Ce sont ces engins qui seront prochainement engagés pour enrayer l'assaut de leurs homologues allemands. En attendant, la *1st Section* est soigneusement camouflée à la lisière nord-ouest du bois l'Abbé. Parmi les équipages de ces machines, le *2nd Lieutenant* Francis « Frank » Mitchell, commandant le tank No. 4066, nous a laissé un témoignage précis et précieux des événements à venir[1].

NACH AMIENS !

Le 17 avril 1918, à quatre heures du matin, la ligne de front s'embrase à l'initiative allemande. Les bourgs de Villers-Bretonneux et Cachy, ainsi que les bois d'Aquenne et l'Abbé, sont copieusement « marmités ». Aux obus explosifs qui labourent le sol sont mêlés des obus à gaz. En quelques dizaines de minutes, les volutes mortelles se répandent sur les positions alliées. Stagnant au niveau du sol, les gaz s'infiltrent dans les tranchées et les « cagnas ». Ces bombardements se poursuivent par intermittence jusqu'au soir du 23, causant la mort de plus de mille Britanniques. Francis Mitchell se souvient de la soirée du 23, veille de l'attaque allemande : « *Toute la journée du 23 avril, par précaution, les équipages avaient porté leurs masques à gaz. Alors que l'obscurité commençait à tomber sur le bois dans lequel nous étions dissimulés, deux aéroplanes « boches » apparurent à une altitude d'environ 100 pieds, juste à notre verticale. L'un d'eux jeta une fusée éclairante qui tomba au milieu de notre campement, révélant les silhouettes de nos engins camouflés sous des filets. Nous étions découverts ! Une heure plus tard, alors que les nuages masquaient la lune, nous décidâmes de changer de position et de reculer nos tanks de plusieurs centaines de mètres à l'extérieur du bois. Il semblait certain que les artilleurs allemands désormais informés de notre présence ne rateraient pas l'occasion d'essayer de nous rayer de la carte* ».

Le 24 avril 1918, à trois heures du matin, les tanks allemands organisés en trois groupes gagnent leurs positions de départ au nord et au sud du hameau de Marcelcave. Sur les quinze A7V devant être engagés, seuls treize sont disponibles. L'un des tanks a en effet rendu l'âme avant son transfert en train jusqu'à Wiencourt, quant à l'autre, le N° 503, baptisé « Faust », il est victime d'une panne mécanique. Quinze minutes après l'arrivée du dernier A7V à Marcelcave, à très précisément 3 h 45, les canonniers allemandes déclenchent un terrifiant bombardement sur les lignes anglaises. Pendant plus de deux heures, les faubourgs d'Amiens, les routes empruntées par les colonnes de ravitaillement anglaises et les tranchées alliées sont littéralement écrasées par des obus de gros calibres. Comme les jours précédents, l'ypérite est massivement utilisée par les Allemands qui noient la région de Villers-Bretonneux sous un épais nuage toxique. Francis Mitchell, surpris dans son sommeil, échappe de peu au gazage : « *Je fus réveillé par un soldat qui me secouait violemment et qui me hurlait aux oreilles, les gaz !* Sir, *les gaz ! Le cerveau encore embrumé par le sommeil, je ne réalisais pas le danger. Des volutes de gaz se répandaient partout autour de nous, dessinant d'étranges arabesques. Enfin éveillé, et après avoir inhalé une bouffée de cette saleté, je me précipitais sur mon masque à gaz. Mon souffle était court. Mes yeux me brûlaient. Mon esprit était confus. Des explosions ravageaient les bosquets des alentours. Pendant un temps, je fus pris d'une peur panique à l'idée de mourir comme une bête traquée. Puis, peu à peu, les effets du gaz s'estompèrent et bientôt je pus récupérer la totalité de mes moyens. Il y avait tellement de fumée qu'il m'était devenu impossible de voir quoique ce soit à plus d'un mètre ou deux. A tâtons, je me dirigeais vers l'endroit où la veille nous avions camouflé les tanks. Un peu plus loin, près d'une tranchée, nos artilleurs faisaient de leur mieux pour répliquer aux tirs allemands ; ils s'agitaient comme des diables, chargeant leurs pièces à une cadence infernale* ».

Tandis que Mitchell et les tankistes anglais se débattent pour survivre, quelques kilomètres plus à l'est, dans les lignes allemandes, les *Stosstruppen* s'apprêtent à quitter leurs boyaux pour monter à l'assaut du plateau de Villers-Bretonneux. A la brume naturelle qui inonde le *no man's land*, les Allemands ajoutent des fumigènes afin de masquer la progression de leurs troupes. A 6 h 00, les bataillons de la *Kaiserheer* s'élancent, précédés par un effrayant barrage roulant. A 7 h 30, les éléments avancés de la *228. Infanterie-Division* soutenus par trois A7V aux ordres de l'*Oberleutnant* Skopnik abordent Villers-Bretonneux par le nord. Les mastodontes d'acier armés d'un canon de 57 mm et de six mitrailleuses MG-08/15 font des ravages parmi les fantassins britanniques démunis d'armes antichars. Appuyés par des soldats armés de lance-flammes et de charges de cheddite destinées



Le plateau de Villers-Bretonneux pris en photo depuis un appareil de reconnaissance canadien. C'est sur ce terrain accidenté et parsemé de trous d'obus que les A7V allemands et les engins britanniques vont s'affronter le 24 avril 1918. (DR)

[1] Francis Mitchell s'engage dans l'armée britannique en septembre 1914. De juillet 1915 à février 1917, il combat au sein de la *21st Division*. En mars 1917, il obtient son transfert dans le *Royal Tank Corps*, au grade de *2nd Lieutenant*. Il est versé au *1st Battalion* avec lequel il combat à Villers-Bretonneux à bord de son Mark IV. En 1930, il publie ses Mémoires de guerre dans un ouvrage intitulé « *Everyman at War* ». Trois ans plus tard, il reprend la plûme pour rédiger « *Tank Warfare - The Story of the Tanks in the Great War* ». Ce sont de ces deux ouvrages qu'est extrait le témoignage de Mitchell inséré dans le présent article.

L'action ne se déroule pas à Villers-Bretonneux, mais les circonstances de l'engagement de ces deux A7V sont très proches de celles dépeintes dans notre article (Bovington Tank Museum)

à détruire les abris anglais, les A7V écrasent les fils de fer barbelés et s'infiltrent dans le dispositif anglais, prenant les tranchées en enfilade. A 8 h 00, la ligne de front alliée vole en éclats. Tandis que le gros des troupes britanniques recule, quelques unités, faute de pouvoir se replier, se retranchent dans les ruines de Villers-Bretonneux. L'infanterie allemande et les *Sturmpanzerwagen* donnent un assaut en règle. A 9 h 00, la gare est conquise. Moins de deux heures plus tard, malgré la subsistance de poches de résistance, l'affaire est entendue. Les Britanniques perdent le contrôle de la ville. A douze heures, les trois machines de l'*Oberleutnant* Skopnik sont de retour à Marcelcave.

Au centre, le scénario débute de manière identique. Les troupes d'élite de la *4. Garde Infanterie-Division* accompagnées par les six engins de l'*Oberleutnant* Uihlein prennent rapidement l'ascendant sur les Anglais. Les *Stosstruppen* forcent les lignes alliées, s'emparent de plusieurs batteries d'artillerie et participent à la conquête des quartiers méridionaux de Villers-Bretonneux. C'est au cours de ces affrontements que l'A7V « Mephisto » (n° 506) est abandonné par son équipage après avoir basculé dans un cratère d'obus ; en dépit des efforts déployés par une équipe de démolition allemande envoyée sur place dans la nuit du 25 avril pour le saborder, l'engin sera capturé en assez bon état par les Australiens plusieurs semaines après les combats. Malgré la mésaventure de « Mephisto », il est indéniable que la surprise et le choc générés par l'apparition des mastodontes allemands devant les tranchées anglaises contribue grandement au succès initial de l'attaque. En pleine déroute, les Britanniques refluent en désordre pour se réfugier dans le bois d'Aquenne où progressivement commencent à affluer les renforts australiens. Mais pour les rescapés des premières lignes le sursis n'est que de courte durée car, après s'être regroupée, l'infanterie « boche », appuyée par ses tanks, investit le bois. Néanmoins, le soutien offert par les blindés allemands va rapidement se réduire. C'est tout d'abord le tank N° 501, « Gretchen », qui se replie pour cause de surchauffe de l'un de ses moteurs. C'est ensuite « Herkules » qui, endommagé par un obus anglais, se retire à son tour. C'est enfin l'engin du *Leutnant* Hennecke, « Baden I », qui rencontre des problèmes avec sa pièce de 57 mm. Sur six machines, seuls trois A7V sont finalement en mesure d'appuyer les *Grenadiere* qui désormais engagés dans les layons du bois d'Aquenne subissent à leur tour de lourdes pertes. Si, dans ce secteur, l'on ne peut pas parler de match nul, l'on ne peut pas non plus parler de victoire éclatante pour les Allemands, d'autant qu'au fil des heures la résistance alliée se raidit.

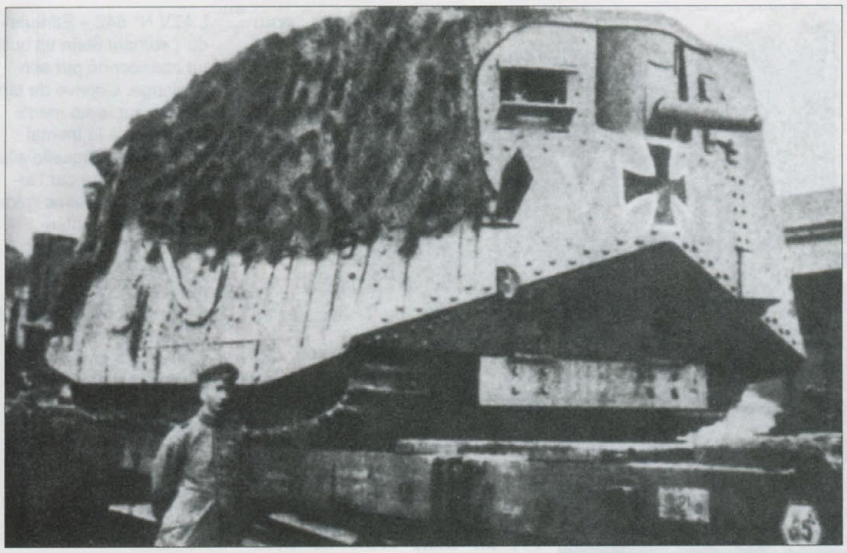
Plus au sud, en direction de Cachy, l'attaque prend d'entrée de jeu un tour peu satisfaisant. Non seulement la progression de la *77. Reserve-Division* est ralentie par le terrain accidenté, mais en plus le brouillard particulièrement épais dans cette partie du champ de bataille gène les équipages des quatre machines de l'*Oberleutnant* Steinhardt. Egaré dans la brume, jouissant d'une visibilité réduite, l'A7V N° 542 « Elfriede » du *Leutnant* Stein perd le contact avec ses congénères. Le tank s'éloigne vers le nord-ouest guidé par les lueurs des incendies qui ravagent Villers-Bretonneux. Victime de son centre de gravité bien trop haut, l'engin bascule sur le flanc droit en abordant un raidillon situé à l'abord d'une tranchée britannique. Malgré les ordres de Stein, les dix-sept membres d'équipage évacuent « Elfriede » et s'enfuient sous la mitraille anglaise. Isolé mais décidé à défendre son blindé jusqu'au bout, l'officier allemand est finalement abattu par les Britanniques. « Elfriede » devient ainsi le second *Sturmpanzerwagen* à être capturé par les Alliés. Pour les trois autres A7V engagés aux côtés des *Grenadiere*, la situation n'est pas non plus très brillante... « Siegfried » (N° 525) et « Schnuck » (N° 504) se traînent sous le feu des contrebatteries britanniques. Les engins progressent au ralenti, se livrant à un véritable gymkhana pour éviter les trous d'obus qui parsèment leur voie de progression. Quant au tank N° 561 « Nixe » du *Leutnant* Biltz, il n'a pas pu se mettre en route au moment de l'assaut suite à un souci mécanique. L'engin qui est finalement réparé avec les moyens du bord part en retard. Mais à l'instar de son malheureux camarade Stein, Biltz se trompe de direction et s'engage trop au nord. Un mal pour un bien, car le terrain rencontré par l'A7V est aisément praticable et autorise une bonne vitesse de marche. En approchant des lignes anglaises, Biltz se rend compte de son erreur. L'officier ordonne alors à son équipage de suivre un nouveau cap devant le mener droit sur Cachy. A quelques centaines de mètres du village, en plein brouillard, « Nixe » fait sa jonction avec « Siegfried » et « Schnuck ». Vers neuf heures, les trois machines, accompagnées par les *Stosstruppen*, apparaissent simultanément devant leur objectif. C'est ce trio qui dans quelques minutes sera engagé par les *Mark IV* du *1st Tank Battalion* qui, entre-temps, ont eux aussi reçu l'ordre de se porter sur Cachy.

L'A7V N° 542 « Elfriede» du *Leutnant* Stein tel qu'il fut abandonné par son équipage. L'épave du tank restera sur le *no man's land* jusqu'à la mi-mai 1918, date à laquelle elle sera récupérée par l'armée française avec l'aide des tankistes britanniques. Remis en état, « Elfriede » sera testé pour évaluation par les Français. L'engin finira sa carrière en décembre 1918, place de la Concorde à Paris, exposé comme trophée de guerre. (DR)

MITCHELL ET SES HOMMES MONTENT AU FEU

Francis Mitchell nous décrit le fil des événements depuis le moment où les Allemands attaquent Villers-Bretonneux. « *Tandis que le barrage d'artillerie allemand montait encore en puissance, des blessés déguenillés redescendaient du front en nous apportant une mauvaise nouvelle : Villers-Bretonneux était en train de tomber. Je savais que les « Boches » n'allaient pas en rester là et qu'ils chercheraient à crever nos lignes en profondeur. En revenant près des tanks, je constatais que l'un de mes hommes d'équipage commençait à présenter des symptômes d'empoisonnement par le gaz. On l'évacua dans une brouette vers un poste sanitaire installé à l'arrière. Le* Captain *Brown et le général commandant la* 23rd Brigade *s'entretenaient de ce qu'il convenait de faire. L'ordre tomba quelques minutes plus tard : les tanks devaient avancer et tenir la ligne de front près de Cachy. Equipés de nos masques à gaz, nous nous avançâmes jusqu'aux tanks. Alors que nous étions en train de nous bagarrer avec ces satanées machines pour les faire démarrer, un autre de mes gars s'effondra, lui aussi gazé. Sur un équipage de huit hommes, nous n'étions plus que cinq* (Un premier membre de l'équipage de Mitchell avait déjà été gazé dans la nuit du 23 au 24 avril). *Ayant perdu l'un de mes* gearmen, *je ne pouvais plus compter pour le remplacer que sur un mécanicien de l'unité. Nos trois* Mark IV, *un* male *armé de deux canons de* 6-pounder *et de mitrailleuses, et deux* females *exclusivement armés de mitrailleuses Lewis, sortirent du bois pour s'engager vers Cachy. Le* Captain *Brown était à mon bord. Au fil de notre progression qui dura environ 45 minutes, nous découvrîmes le formidable barrage de feu et d'acier que les « Boches » entretenaient entre nous et les lignes amies vers lesquelles nous devions nous diriger pour prendre position. Il semblait impossible de traverser cet enfer sans être touchés ou même détruits par les obus qui dégringolaient sans interruption. Devions-nous forcer le destin et essayer de passer ou bien nous replier ? Malgré le risque, je décidais de poursuivre vers l'avant. Nous zigzaguions afin d'éviter de descendre et de remonter dans les trous d'obus, ce qui nous aurait ralentis et donc exposés encore un peu plus aux bons soins des artilleurs d'en face. Ma bonne étoile ne me fit pas défaut car nous réussîmes à passer au travers de cette muraille de feu et à rejoindre Cachy. Sur place, il ne semblait plus y avoir âme qui vive. Des volutes de gaz se mêlaient au brouillard, ren-*

Malgré la tentative de destruction allemande à moitié réussie du 25 avril 1918, « Mephisto » sera récupéré par les Australiens le 14 juillet. Pour marquer le changement de propriétaire de l'A7V, les *Aussies* prendront le temps de peindre une superbe fresque sur le flanc de la machine, représentant le lion couronné de l'Empire Britannique tenant entre ses griffes un char allemand. (Australian War Memorial)



Ce cliché représente le *Leutnant* Biltz et son A7V « Nixe » chargé à bord du train qui doit le conduire à Wiencourt pour participer à l'offensive allemande sur le plateau de Villers-Bretonneux. (DR)

dant le paysage d'une désolation extrême. Le bourg n'était qu'un amas de ruines calcinées. La terre avait été retournée et retournée encore par le « marmitage » allemand. Soudain, à moins de dix mètres apparut un soldat. C'était l'un des nôtres. Il sortait littéralement de terre en agitant frénétiquement son fusil pour nous faire signe de stopper, ce que nous fîmes. L'homme s'approcha de mon tank en rampant, et par la trappe d'accès entrouverte, il hurla que des tanks « boches » approchaient de Cachy par le nord-est. Immédiatement, le Captain *Brown se précipita pour aller avertir les équipages des deux* females *qui étaient restées en retrait. Avant de reprendre notre marche, j'informais mes hommes du danger auquel nous allions être confrontés. Je décidais de contourner Cachy par le nord, suivi par les* females*. Quelques minutes plus tard, alors que la visibilité s'améliorait sur le champ de bataille, je vis émerger du brouillard, à moins de 400 mètres, un premier monstre d'acier à l'allure réellement très menaçante. L'engin avançait lentement dans notre direction, accompagné par plusieurs groupes de soldats dont certains étaient armés de lance-flammes. Un peu plus au loin, sur la gauche et la droite du premier tank, deux autres de ces effrayantes « tortues » blindées progressaient. Pour la première fois au monde, des tanks allaient se battre contre des tanks. A bord, mes canonniers armèrent les* 6-pounder*, prêts à ouvrir le feu. Nous reprîmes notre marche en avant, tout en continuant à zigzaguer, dépassant les boyaux amis, pour venir nous positionner à l'extrême limite du* no man's land*, près de la dernière ceinture de fils de fer barbelés. Je décidais alors de faire pivoter le tank perpendiculairement au front afin d'ouvrir un bon angle de tir au canonnier qui servait ma pièce de droite. »*

DUELS DE TANKS À CACHY

Alors que les trois tanks britanniques manœuvrent pour s'opposer à la progression des engins allemands, il se produit un curieux événement ; non seulement les canonniers et mitrailleurs de « Siegfried » et de « Schnuck » dédaignent les trois *Mark IV* leur préférant les positions de l'infanterie anglaise, mais en plus l'artilleur de « Nixe » choisit d'ouvrir le feu avec sa pièce de 57 mm sur les deux tanks *females* pourtant simplement armés de mitrailleuses et donc peu dangereux à une telle distance. Ces erreurs d'appréciation allemandes permettent à Mitchell de se rapprocher encore un peu plus des A7V et de les engager dans de bonnes conditions. L'officier Britannique nous décrit son combat dans le style de l'époque : « *Le* 6-pounder *gronda. Un premier obus explosa à seulement quelques mètres de l'arrière du tank allemand le plus proche* [NdlA - Il s'agit de « Nixe »]. *Aucune réaction ennemie ne vint. Un second obus alla finir sa course sur la droite du blindé ennemi. Bizarrement, l'Allemand ne répliquait toujours pas. D'autres obus, peut-être une dizaine, suivirent et encadrèrent le « Boche » jusqu'au moment où, soudain, une grêle d'acier s'abattit sur notre* Mark IV. *Des centaines de balles perforantes tirées par les Maxim de l'A7V crépitaient sur le blindage de notre machine, martelant l'acier avec une violence inouïe et projetant des morceaux de métal à l'intérieur du tank. Certains de ces projectiles parvenaient à percer notre blindage, le transformant en passoire et produisant des myriades d'étincelles sur les plaques de blindage opposées contre lesquelles ils s'écrasaient. A bord, hormis les* gearmen*, nous nous étions tous jetés sur le plancher du tank afin de nous abriter. J'étais légèrement blessé au visage. Une nouvelle giclée de balles perforantes vint s'abattre sur nous avec fureur, crevant notre coque blindée. Pour ne pas être mis hors de combat, nous profitâmes d'un repli du terrain dans lequel nous nous engageâmes afin de nous soustraire aux tirs adverses. Montant et descendant au gré des cratères d'obus rencontrés sur notre chemin, tel un navire pris dans une tempête, nous manœuvrions pour nous positionner de manière à ce que notre canonnier de gauche puisse à son tour ouvrir le feu sur les tanks « boches ». Blessé, mon second tireur ne pouvait utiliser que l'un de ses bras. Ses paupières avaient doublé de volume à cause des gaz. Malgré ses handicaps et le fait que nous étions en mouvement, tout comme notre cible, ses tirs étaient assez précis. Son premier obus éclata à moins de quinze mètres de la proue de l'A7V. Les obus se succédaient à un rythme effréné. Notre course était parallèle à celle de l'A7V et à chaque fois que nous l'avions en vue, même une poignée de secondes, nous en profitions pour ouvrir le feu. La bataille nous ramenait vers Cachy. Partout sur toute la ligne de front, des explosions soulevaient des gerbes de terre qui assombrissaient le ciel. Les tranchées étaient dévastées, les avant-postes pulvérisés, pourtant nos fantassins s'accrochaient encore et toujours au terrain.*

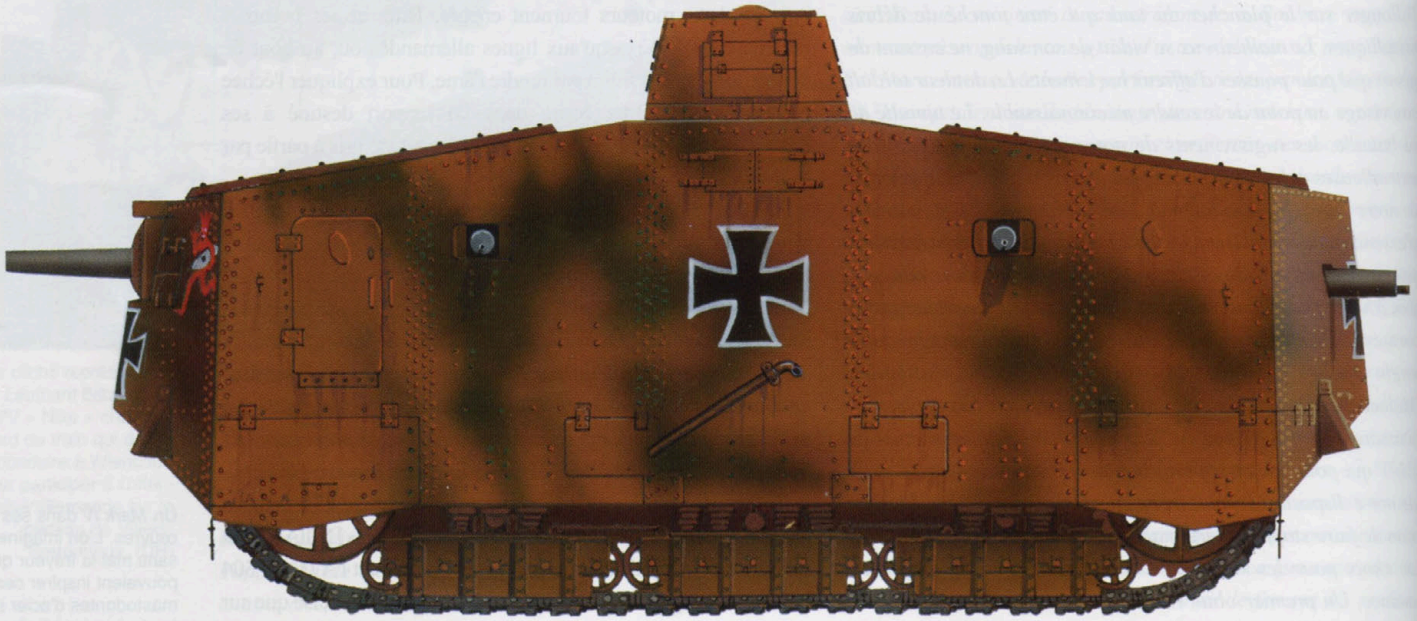
Au loin, je distinguais les females *qui étaient en train de se replier lentement, leurs moteurs crachant une fumée noirâtre, ce qui n'était pas bon signe. On aurait dit de grands animaux blessés qui, boitillant, cherchaient un endroit calme pour mourir en paix. Dès le début de l'attaque, ces deux tanks avaient été endommagés par les tirs de l'A7V que nous avions nous-mêmes pris pour cible. L'un et l'autre présentaient de vastes trous sur les flancs, ce qui en faisait des cibles de choix pour les mitrailleurs ennemis. Désormais, nous étions les seuls à rester en course ; seuls avec les fantassins qui, depuis leurs tranchées, observaient notre duel comme des spectateurs installés aux premières loges d'un théâtre, inquiets de la prestation des acteurs ; d'ailleurs, d'ici peu de temps, ils n'allaient pas tarder à monter eux-mêmes en scène… Alors que nous virions pour esquiver les tirs ennemis, cherchant à nous mettre à couvert dans un grand fossé, je vis dans ce dernier, en contrebas et à seulement quelques mètres de l'avant de notre tank, un groupe de soldats britanniques blottis les uns contre les autres. Malgré les masques à gaz qui leur donnaient une allure de gros insectes, leurs regards traduisaient une terreur indicible ! Ils hurlaient et s'agitaient en tous sens, espérant ainsi attirer notre attention avant que l'irréparable ne soit commis, c'est-à-dire que, pris par*

notre élan et nos manœuvres, nous ne les écrasions sous nos chenilles. Nous parvînmes à les éviter de justesse, passant à quelques centimètres de leurs corps. Au cours de cette manœuvre, notre Mark IV *fut une fois de plus victime du tank « boche ». Touché aux jambes, l'un de nos mitrailleurs s'effondra. N'ayant pas le temps de nous occuper de lui, nous ne pûmes que l'allonger sur le plancher du tank qui était jonché de débris métalliques. Le malheureux se vidait de son sang, ne cessant de gémir que pour pousser d'affreux hurlements. La douleur tordait son visage au point de le rendre méconnaissable. Le tumulte de la bataille, les rugissements de notre moteur, le staccato des mitrailleuses et les coups de départ de nos* 6-pounder *ajoutaient à notre stress qui atteignait son paroxysme. Les vapeurs d'essence nous saoulaient, les gaz des échappements nous étouffaient. La configuration du terrain nous conduisit une nouvelle fois à virer pour conserver une chance de toucher l'une des « tortues » allemandes. Je décidais alors de faire ralentir notre engin pour faciliter la tâche de mon canonnier. Malheureusement, et malgré nos efforts répétés, nos projectiles finissaient systématiquement leur course à quelques mètres de l'A7V qui poursuivait imperturbablement sa route vers le cœur de notre dispositif. Risquant le tout pour le tout, je pris la décision de faire stopper notre machine, ce qui en faisait une cible de choix pour les « Boches ». Le succès récompensa mon audace. Un premier obus vint frapper la partie supérieure du tank allemand, ce qui provoqua à mon bord des hurlements de joie. Dans la foulée, nous observâmes un second impact sur l'avant du A7V dont une fumée grisâtre commençait à s'échapper. Un troisième coup au but fut porté à la « tortue » qui s'arrêta net. Nous venions de venir à bout de ce mastodonte d'acier ! Par une trappe, je vis l'équipage évacuer le tank pour courir se mettre à l'abri* ». Ce qu'ignore encore Mitchell à ce moment, c'est qu'en réalité l'A7V du *Leutnant* Biltz n'a pas été détruit mais seulement endommagé par les trois obus tirés depuis le *Mark IV* (25ème, 26ème et 27ème coups !). Sur les dix-huit hommes d'équipage allemands, trois sont morts et trois sont blessés. Lorsque les combats s'éloigneront, les survivants retourneront à bord de « Nixe » dans le but de le saborder. S'apercevant alors que les deux moteurs tournent encore, Biltz et ses hommes ramèneront l'A7V jusqu'aux lignes allemandes où, au bout de deux kilomètres, il finira par rendre l'âme. Pour expliquer l'échec de sa mission, Biltz écrira dans un rapport destiné à ses supérieurs que son A7V avait simultanément été pris à partie par sept tanks ennemis (*sic*) !

Francis Mitchell poursuit son récit : « *Mon adversaire le plus proche mis hors de combat, je me concentrais alors sur ses deux compagnons qui continuaient à progresser dans notre direction. Tandis que mon équipage était occupé à disperser les troupes d'assaut allemandes, je me surprenais à me dire que si les Allemands concentraient leur feu sur nous, tout serait terminé en une poignée de minutes. Pourtant si les A7V continuaient à avancer implacablement, ils ne semblaient pas se préoccuper de nous. Pourquoi ce dédain ? Nous ne le sûmes jamais. Une nouvelle fois, nous primes l'initiative, et une nouvelle fois, cela fut payant, un obus enflammant l'une des « tortues* » [NdlA - Tout indique que le blindé endommagé par Mitchell est l'A7V N° 504 baptisé « Schnuck ». Un compte-rendu allemand précise que sur les 18 hommes d'équipage, six furent tués dans cette action]. *Ce tank ne demanda pas son reste et rebroussa chemin sous nos coups, suivi par son compagnon. Tous deux disparurent au loin en quelques minutes, nous laissant maîtres du champ de bataille* ».

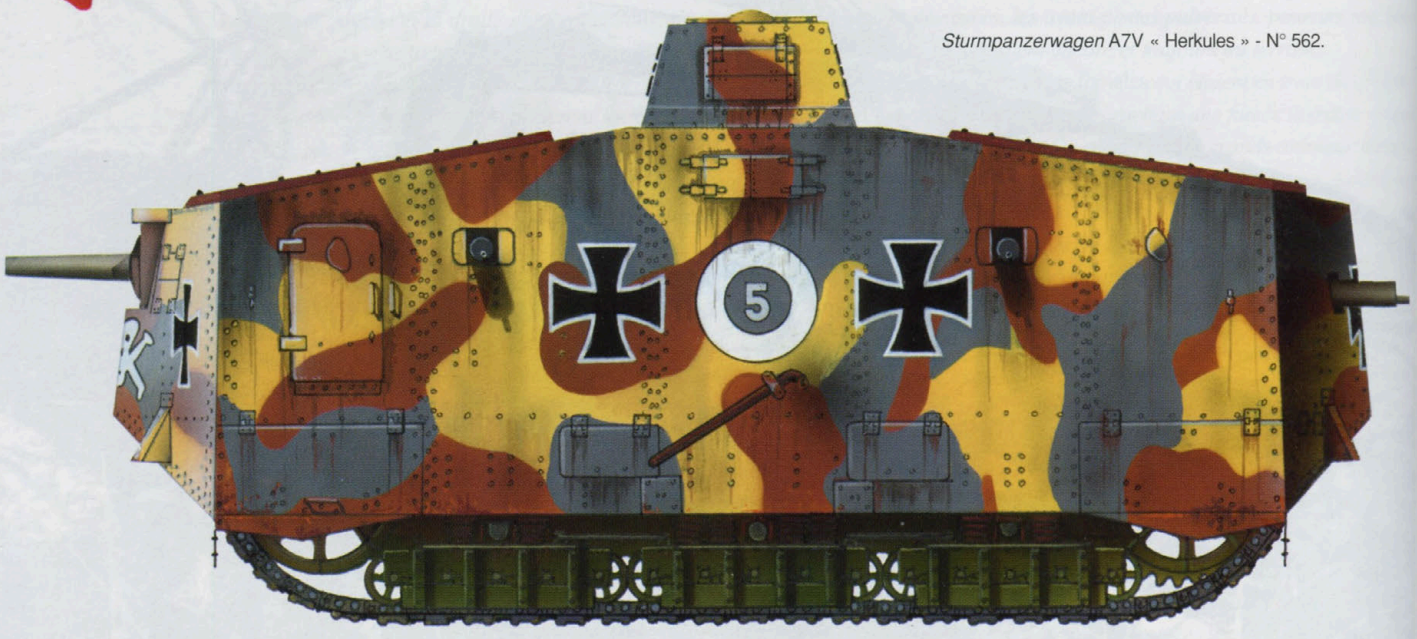
Si « Schnuck » abandonne effectivement la partie et se replie, ce n'est pas le cas de « Siegfried » qui, sur ordre de son comman-

Un *Mark IV* dans ses œuvres. L'on imagine sans mal la frayeur que pouvaient inspirer ces mastodontes d'acier sur les fantassins blottis au fond de leurs tranchées. C'est sur ce type de char que Mitchell entrera dans la légende de la guerre mécanisée en parvenant pour la première fois au monde à endommager un autre char ! (Bovington Tank Museum)



Sturmpanzerwagen A7V « Mephisto » - N° 506.
L'engin sera capturé par les Australiens le 14 juillet 1918.

Sturmpanzerwagen A7V « Herkules » - N° 562.



© Batailles & Blindés, 2003

dant, le *Leutnant* Bitter, s'oriente vers le nord-ouest en direction du bois d'Aquenne afin de rejoindre les troupes de la *4. Garde Infanterie-Division*. Bitter et Mitchell se retrouveront d'ici peu de temps. En attendant, ce dernier poursuit : « *Aussi flatteuse pour notre orgueil que pouvait être cette situation, elle comportait tout de même un inconvénient majeur en cela que naturellement les artilleurs allemands multiplièrent les coups pour nous détruire ! Poursuivis par les obus « boches », nous avancions vers le nord. Je savais que d'une minute à l'autre, un obus pouvait perforer le toit de notre machine, et transformer notre* Mark IV *en une énorme rôtissoire. La présence d'un aéroplane tournant en rond à la verticale de notre tank et arborant de grandes croix sous les ailes me sortit de mes pensées. Je pouvais voir le visage du pilote et de l'observateur. Ils nous fixaient du regard et semblaient se demander à quel camp nous pouvions bien appartenir. Soudain, un objet rond et noir fut jeté de l'appareil. Horrifié, je venais de réaliser de quoi il s'agissait lorsque notre tank fut violemment soulevé en l'air par l'explosion de la bombe ! Tout voltigea alors à l'intérieur du tank, nous y compris. Le blindage avait tenu, mais combien de temps encore serait-il capable d'endurer un tel traitement ? Et nous ? Quelques minutes plus tard, alors que nous étions en train de manœuvrer pour éviter un obstacle, notre* Mark IV *glissa brutalement au fond d'un cratère d'obus aux parois abruptes. Pour s'en sortir, le pilote « remit les gaz » au maximum, ce qui eut pour effet de nous amener de l'autre côté du trou, le museau du tank dépassant à la surface du champ de bataille et le moteur calé ! Immobiles, nous faisions une cible idéale même pour un artilleur débutant. Autour de nous, les obus pleuvaient. Notre position était d'autant plus délicate que pour des raisons mécaniques, compte tenu de l'angle de la pente sur laquelle nous étions « posés », et malgré notre acharnement, il nous était impossible de redémarrer notre moteur. Seconde après seconde, je m'attendais à ce qu'un coup direct nous pulvérise. Nos nerfs commençaient à lâcher. Il ne nous restait plus qu'une seule solution, celle de nous laisser glisser en arrière, sous notre poids, en espérant qu'entraîné par les chenilles, le moteur puisse reprendre vie. Ce fut ce qui se passa ; le moteur repartit en toussotant. Nous parvîmes alors à nous sortir de cette ornière* ».

DERNIER ROUND

Tout danger ayant été écarté ou presque pour les positions anglaises de Cachy, Mitchell et son équipage poursuivent leur route, perpendiculairement à la ligne de front, en direction de l'orée du bois d'Aquenne où l'infanterie allemande assiège les Britanniques. A 10 h 20, alors que le Mark IV No. 4066 s'apprête à quitter le secteur de Cachy, l'officier anglais rapporte : « *Notre journée n'était pas encore terminée car, sur ma droite, je voyais les vagues d'assaut allemandes avancer. Je fus rempli de joie lorsque j'aperçus sept Whippet, les plus récents et les plus rapides de nos tanks alors en service, entrer en action. Ils s'élancèrent brutalement, fonçant droit sur l'infanterie allemande. En quelques minutes, ils parvinrent à repousser assaillants, mais sur les sept machines engagées, seules trois revinrent du combat, offrant un spectacle insoutenable avec leurs chenilles maculées de sang. Les quatre autres tanks brûlaient près des lignes allemandes, leurs équipages n'ayant certainement pas eu la chance d'avoir été faits prisonniers, surtout après un combat aussi impitoyable…* ». La charge à laquelle Mitchell assiste est celle menée par les Whippet du *3rd Tank (light) Battalion* du *Captain* Price. Ce dernier, quelques dizaines de minutes auparavant, avait reçu l'ordre, par un message jeté depuis un avion, de repousser deux bataillons de la *77. Reserve-Division* qui commençaient à se montrer dangereux. Selon certaines sources, les tanks anglais auraient fait plus de 400 morts parmi les soldats allemands qui, effrayés par l'arrivée si rapide des Whippet, se seraient repliés en désordre.

Mais, tandis que le *Mark IV* du *2nd Lieutenant* Mitchell s'engage à son tour dans la bataille, un A7V apparaît au loin. Il s'agit de « Siegfried », la machine du *Leutnant* Friedrich Whilhelm Bitter qui, après avoir renoncé à attaquer Cachy, s'était porté vers le centre du dispositif offensif allemand. Décidé à reprendre la même tactique que précédemment, Mitchell ordonne à son canonnier d'ouvrir le feu sur le tank de Bitter qui ne réplique, *grosso modo*, qu'une minute plus tard. Ce nouveau duel de tanks tourne à l'avantage de l'Allemand. Coup sur coup, trois obus de

Le bourg de Villers-Bretonneux est tombé ! « Siegfried » s'éloigne des zones de combat. Selon certaines sources, le tank du *Leutnant* Bitter aurait participé à la destruction d'un ou plusieurs Whippet du *3rd Tank (light) Battalion* avant d'être engagé à son tour par le char de Mitchell. (Bovington Tank Museum)

57 mm finissent leur course à moins de dix mètres du *Mark IV* de Mitchell. Ce dernier poursuit : « *Alors que nous étions en train de gagner de la vitesse et au moment où nous nous apprêtions à virer, il se produisit à l'extérieur du tank un craquement sinistre. Nous nous mîmes immédiatement à tourner en rond. Malgré mes injonctions, d'ailleurs fort peu aimables, adressées aux* gearmen, *ces derniers semblaient impuissants à stopper notre ronde infernale et à reprendre la machine en main. En jetant un œil à l'extérieur par une fente d'observation, je compris qu'en réalité, les malheureux n'y pouvaient rien et que l'unique responsable était un obus de* Minenwerfer *qui avait eu la fâcheuse idée de briser l'une de nos chenilles ! Il était grand temps d'abandonner notre tank. Je fis stopper le moteur, et après quelques derniers coups de canon rageurs tirés en direction des lignes ennemies, nous quittâmes notre* Mark IV *en emmenant notre blessé. Alors que nous nous approchions d'une tranchée tenue par les nôtres, nous fûmes salués par une rafale de mitrailleuse. Petit à petit, en rampant, nous parvîmes à nous rapprocher. Comme par miracle, – et ce ne fut pas le premier de la journée ! – nous nous approchâmes du parapet de ce boyau sans être blessés par des éclats d'obus ou des grenades. Nos visages étaient noirs de crasse et de suie, quant à nos yeux, ils étaient injectés de sang car enflammés par les gaz et les vapeurs d'essence. Épuisés, totalement aphones, nous nous affaissâmes au fond de la tranchée sous le regard étonné des fantassins. Nous ressemblions à des mort-vivants directement sortis de nos sépultures ; en fait, nous étions des miraculés* ». Ainsi s'achève le premier combat de chars de l'Histoire.

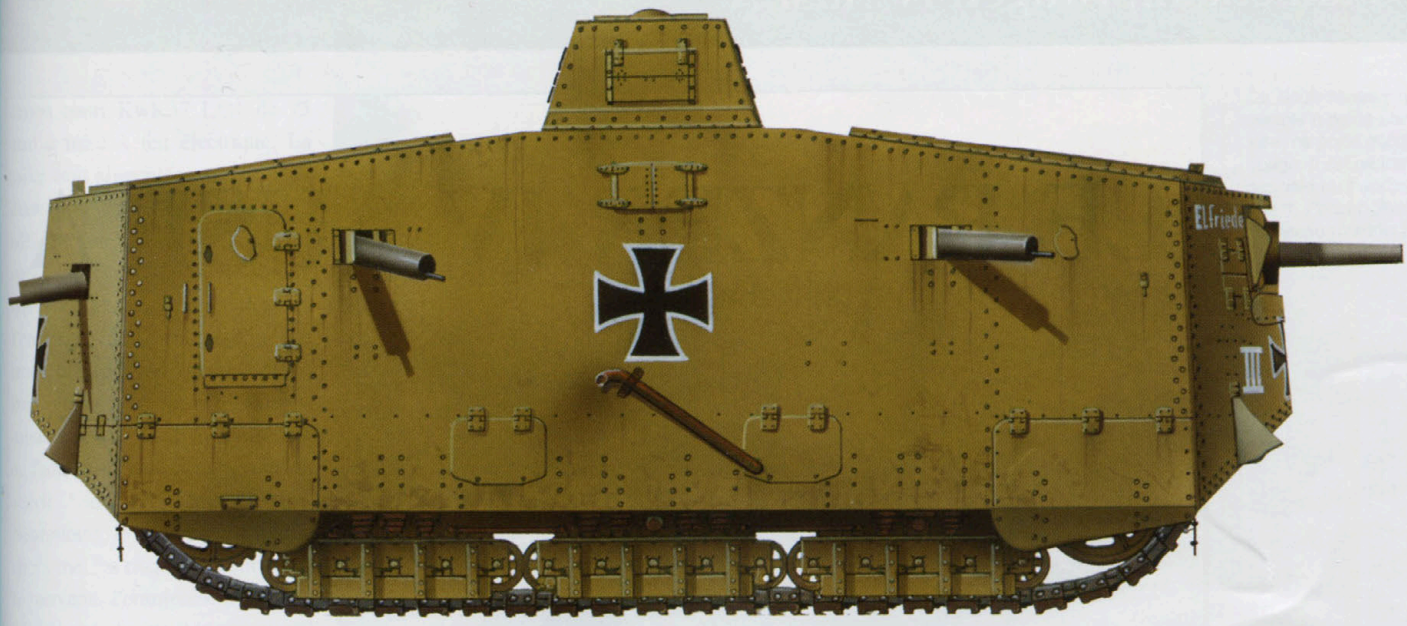
EPILOGUE

Au cours de l'après-midi du 24 avril, il ne fait plus aucun doute sur le fait que les troupes britanniques ont réussi à stopper l'offensive allemande. Bien que les *Stosstruppen* soient parvenues à s'emparer de Villers-Bretonneux et à acculer les unités qui garnissaient le centre de la ligne anglaise dans le bois d'Aquenne, l'opération visant à s'emparer de la totalité du plateau de Villers-Bretonneux est un échec. Non seulement, les Britanniques tiennent encore très fermement la zone de Cachy, au sud de laquelle commencent d'ailleurs à converger les avant-gardes françaises du 7e Régiment de Marche de Tirailleurs, mais en plus l'infanterie d'assaut allemande qui est exténuée se retrouve isolée dans un saillant avec pour seuls abris des tranchées dévastées par l'assaut du matin. Tout au long de l'après-midi, les artilleurs anglais font pleuvoir un déluge de feu et d'acier sur le *no man's land* s'étendant des positions avancées des Allemands jusqu'à leurs lignes de départ ainsi que sur les ruines de Villers-Bretonneux transformées « en chaudron ». Ce tir de barrage empêche les généraux du *Kaiser* de renforcer leurs troupes et les convainc de ne pas réengager les quelques A7V encore en état de combattre afin d'éventuellement emporter la décision avant la tombée de la nuit. Pour ne rien arranger, le retour du beau temps et la dissipation des brumes matinales permettent aux appareils de la toute jeune *Royal Air Force*[2] de multiplier les sorties, renseignant avec précision les canonniers alliés dont les « crapouillotages » sont de plus en plus précis.

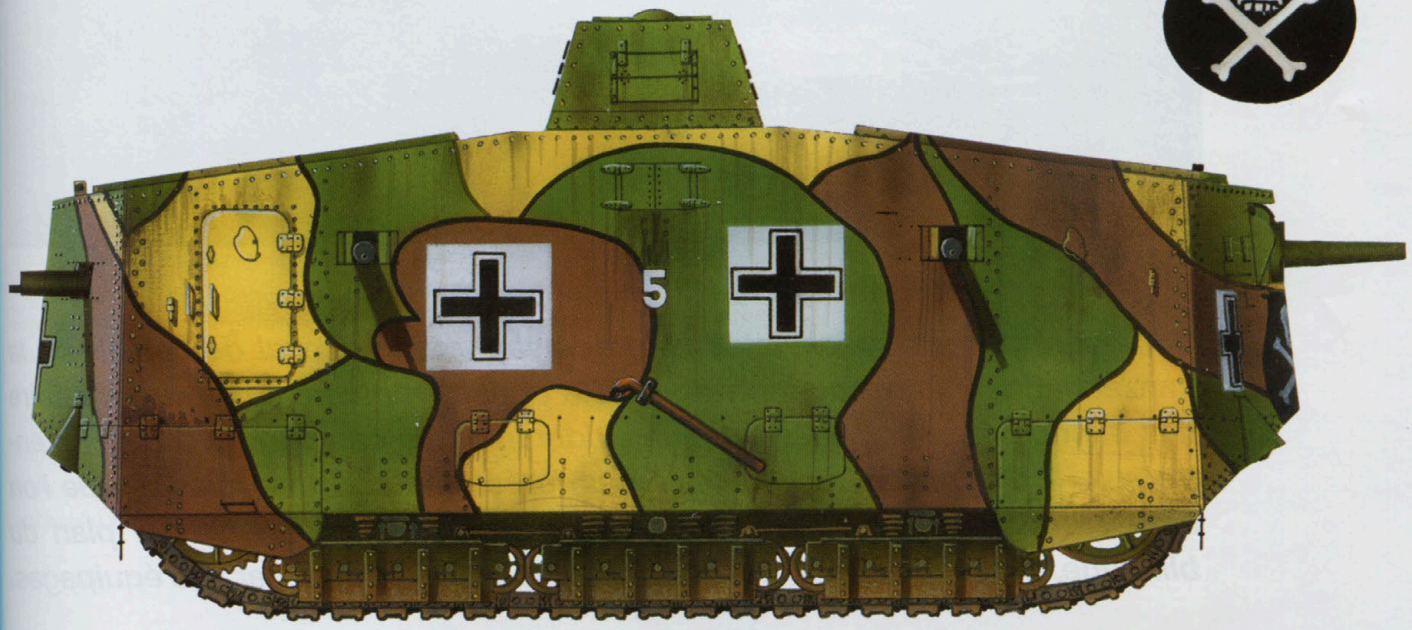
Du côté de l'état-major britannique, si la satisfaction d'avoir limité les dégâts est visible sur tous les visages, l'on n'en est pas pour autant euphorique car une constatation s'impose, mis à part quelques bataillons d'infanterie, les réserves sont inexistantes. Quant aux pièces d'artillerie qui tirent sans discontinuer depuis plusieurs heures, elles commencent à manquer de munitions. Que se passerait-il donc si dans les heures à venir Ludendorff décidait de renforcer la *2. Armee* afin de lui permettre de forcer le passage vers Amiens depuis le saillant de Villers-Bretonneux ? La réponse est évidente, les troupes anglo-françaises seraient contraintes d'abandonner la ville. On le comprend, la victoire ira à celui des deux camps qui prendra l'initiative. Ce sont les Britanniques qui vont réagir les premiers en décidant d'engager leurs derniers atouts : la *15th Australian Brigade* du *Brigadier General* « Pompey » Elliot et la *13th Australian Brigade* commandée par le *Brigadier General* Thomas « Bill » Glasgow. Le plan d'origine, à la conception pour le moins bâclée, prévoit de contre-attaquer en plein jour, à 20 h 00 précises, depuis Cachy en direction de Villers-Bretonneux. Informés de ces consignes, les deux généraux australiens font remarquer que si l'attaque devait être menée dans ces circonstances, elle virerait à la boucherie car leurs troupes seraient non seulement prises à partie par les défenseurs de Villers-Bretonneux, mais aussi par les mitrailleurs et les artilleurs de la *77. Reserve-Division* auxquels les *Aussies* exposeraient leur flanc droit ! A l'extrême limite de l'insubordination, le *Brigadier General* Glasgow parvient à faire modifier les plans sans en référer immédiatement à l'état-major de son corps d'armée ! Contre tous les canons de la stratégie en vigueur à l'époque, les brigades australiennes attaqueront de nuit pour ne pas se faire repérer, sans l'appui de l'artillerie et des quelques tanks encore disponibles, et procéderont par le biais d'infiltrations dans les positions ennemies de Villers-Bretonneux ; une brigade attaquant au nord de la localité et l'autre au sud du bourg. L'opération déclenchée à 22 heures est un franc succès, les Australiens, après avoir encerclé les Allemands, enlèvent la position de Villers-Bretonneux à la baïonnette dès l'aube du 25 avril. Les Allemands, surpris, ne peuvent réagir à temps. Amiens est sauvée.

Parce que Ludendorff a négligé l'un des principes élémentaires de la stratégie militaire, la concentration des moyens offensifs sur une zone géographique donnée afin d'y obtenir une supériorité numérique (*Schwerpunkt*), principe qui ironiquement permettra aux Allemands de multiplier les succès pendant la Seconde Guerre mondiale, sa tentative d'enfoncement du front allié devant Amiens fut un échec cuisant. Les historiens de la Grande Guerre s'accordent à dire que, si l'état-major allemand avait utilisé massivement ses *Stosstruppen* et ses blindés à Villers-Bretonneux, au lieu de les disperser sur d'autres zones du front en espérant saturer les défenses alliées, les Allemands seraient parvenus à crever les lignes anglo-françaises sans réelles difficultés et à s'emparer d'Amiens avec les conséquences que cela aurait pu avoir sur la suite de la guerre en 1918.

[2] La *Royal Air Force* fut formée le premier avril 1918 par la réunion du *Royal Flying Corps* et du *Royal Navy Air Service* sous l'égide de l'*Air Ministry*.

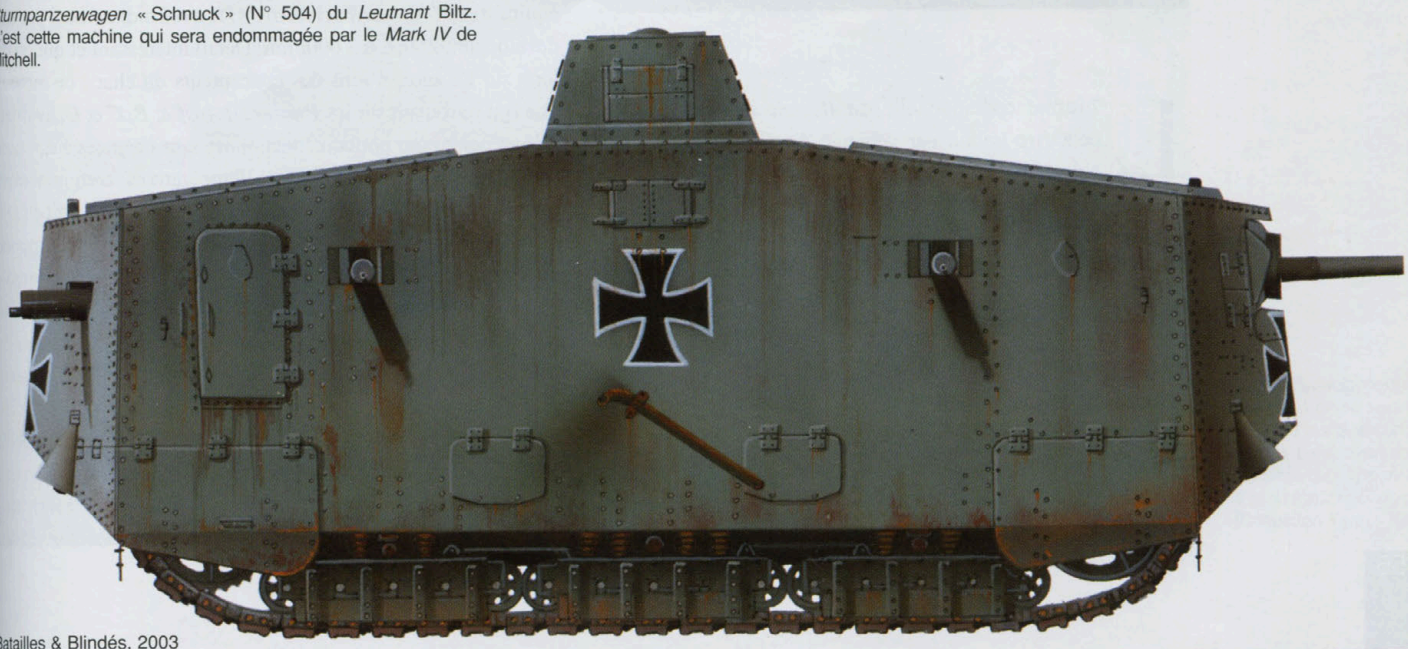


Sturmpanzerwagen A7V « Elfriede » - N° 506.
L'engin sera capturé par les Australiens le 14 juillet 1918.



Sturmpanzerwagen N° 503, baptisé « Faust ».
victime d'une panne mécanique, cet engin ne participera pas à l'assaut sur le plateau de Villers-Bretonneux

Sturmpanzerwagen « Schnuck » (N° 504) du *Leutnant* Biltz.
C'est cette machine qui sera endommagée par le *Mark IV* de Mitchell.



LE PANZER IV AUSF A

Petite histoire d'un char mal-aimé

Considéré par les spécialistes comme ayant été le cheval de bataille de la* Panzerwaffe, *le* Panzerkampfwagen IV *a considérablement marqué l'histoire des blindés allemands. Ce fut bien évidemment le cas pour le premier d'entre eux, le* Panzer IV Ausf A, *mais pas forcément pour les raisons que l'on croit ; novateur par certains côtés, il s'avérera médiocre sur le plan du blindage. Petite histoire d'un char mal-aimé voire redouté par ses équipages.

Par Thomas Anderson

L'histoire opérationnelle du *Begleitwagen* (terme qui peut être traduit par véhicule d'appui ou d'escorte - NdlA) ou *Panzerkampfwagen IV (7,5 cm) Ausf A (Versuchkraftfahrzeug 622)* débuta à l'automne 1937 avec la livraison à la *Wehrmacht* des deux premières machines de série par l'usine Krupp-Gruson AG de Magdebourg-Buckau. D'octobre 1937 à mars 1938, le *Panzer IV Ausf A* ne fut assemblé qu'à 35 unités, les cinq dernières machines recevant la caisse du *Panzer IV Ausf B* pour cause de retards de l'un des sous-traitants. Cette production anecdotique s'explique en partie par la faible productivité de l'industrie de l'armement allemande de l'époque mais aussi par la mise au point des versions qui succéderont au *Ausf A*, ce dernier ayant rapidement été jugé perfectible par le *Heeres Waffenamt*.

UN CHAR MODERNE

D'un poids en ordre de combat de 17,3 tonnes, l'engin était équipé d'un V-12 Maybach HL108TR à refroidissement par eau développant 250ch à 3 000t/mn. Détail intéressant et qui en dit long sur les motivations des concepteurs du char : ce moteur, que l'on retrouvait sur les *Panzer III Ausf A, B, C* et *D*, avait été mis au point pour pouvoir fonctionner sans carences à des températures supérieures à 35°c ; températures communément observées en été dans le sud de la France. Le blindé était équipé d'une boite de vitesses Allklauen SGF 75 offrant cinq rapports en avant et une marche arrière. Afin de jouir d'une autonomie de 140 kilomètres sur route et de 90 kilomètres en tous terrains, le *Begleitwagen* emportait 453 litres de carburant répartis en trois réservoirs. Le train de roulement comprenait quatre paires de galets montés sur boggies et quatre rouleaux porteurs destinés à soutenir le retour des chenilles. Ces dernières, larges de 36 centimètres, étaient entraînées par le barbotin situé à l'avant, la poulie de tension à huit rayons étant montée à l'arrière. L'armement principal du *Panzer IV Ausf A* consistait en un

Ce *Begleitwagen*, qui semble à peine sorti d'usine, ne porte aucun marquage. Il est néanmoins possible qu'il appartienne à la *1. Panzer-Division*. (Collection Yannis Kadari)

canon court KwK37 L/24 de 75 mm à mise à feu électrique. La pièce était alimentée par 122 obus dont 65% d'obus explosifs. Deux MG 34, l'une montée en caisse et servie par l'opérateur radio, l'autre coaxiale au canon, complétaient l'ensemble. A noter qu'une troisième MG 34, pouvait aussi être mise en batterie sur un support tubulaire de forme triangulaire fixé au flanc gauche de la caisse afin de servir d'arme antiaérienne. Néanmoins, le champ de tir réduit de l'arme, les risques encourus par le servant, l'omniprésence de la *Flak* légère et surtout la supériorité aérienne rapidement acquise par la *Luftwaffe* en Pologne et en France firent que ce dispositif ne fut que très peu usité.

L'équipage de cinq hommes était réparti selon un schéma classique. Le pilote était assis à l'avant gauche de la caisse dans un poste de conduite avancé dont le blindage, sujet sur lequel nous reviendrons, était renforcé par un maillage de barres en acier. Cette position permettait au chauffeur d'avoir une vue dégagée sur la droite du char mais aussi de gagner de l'espace pour stocker davantage de munitions. Entre autres instruments de bord, un système de diodes clignotantes indiquait au pilote la position de la tourelle, notamment lorsque cette dernière pointait par le travers du char. Bien que la volée du canon fusse assez courte, ce dispositif offrait une aide précieuse au conducteur lorsqu'il était amené à manœuvrer dans des passages étroits. C'était aussi le chauffeur qui depuis l'intérieur du blindé sélectionnait l'un des trois réservoirs de carburant à utiliser. L'opérateur radio était quant à lui installé à l'avant droit du char, faisant face à la MG 34 de caisse. Une étagère métallique était aménagée sur sa gauche afin d'accueillir l'émetteur-récepteur FuG5 qui équipait le char en série. La radio était reliée à une antenne fouet longue de deux mètres pouvant être dressée ou rabattue depuis l'intérieur du blindé. L'accès aux postes avant se faisait via des trappes à double volet positionnées sur le toit de la caisse.

Le chef de char, le tireur et le chargeur prenaient place dans la tourelle dont la rotation sur 360° était assurée par un générateur électrique alimenté par un petit moteur auxiliaire logé à l'arrière du char. Au regard de ses successeurs, le *Panzer IV Ausf A* pouvait aisément être identifié par l'imposante coupole cylindrique du chef de char ancrée à l'arrière de la tourelle. Ajouré de huit fentes d'observation, ce tourelleau était identique à celui monté sur le *Panzer III Ausf B*. Sur la face avant de la tourelle, à gauche et à droite du mantelet du canon, l'on trouvait deux trappes d'observation protégées par de fines plaques d'acier fixées à la tourelle par des charnières comparables à de simples gonds de porte ! Sur chacun des flancs de la tourelle, une trappe d'accès d'un seul tenant ainsi qu'une fente d'observation étaient aménagées.

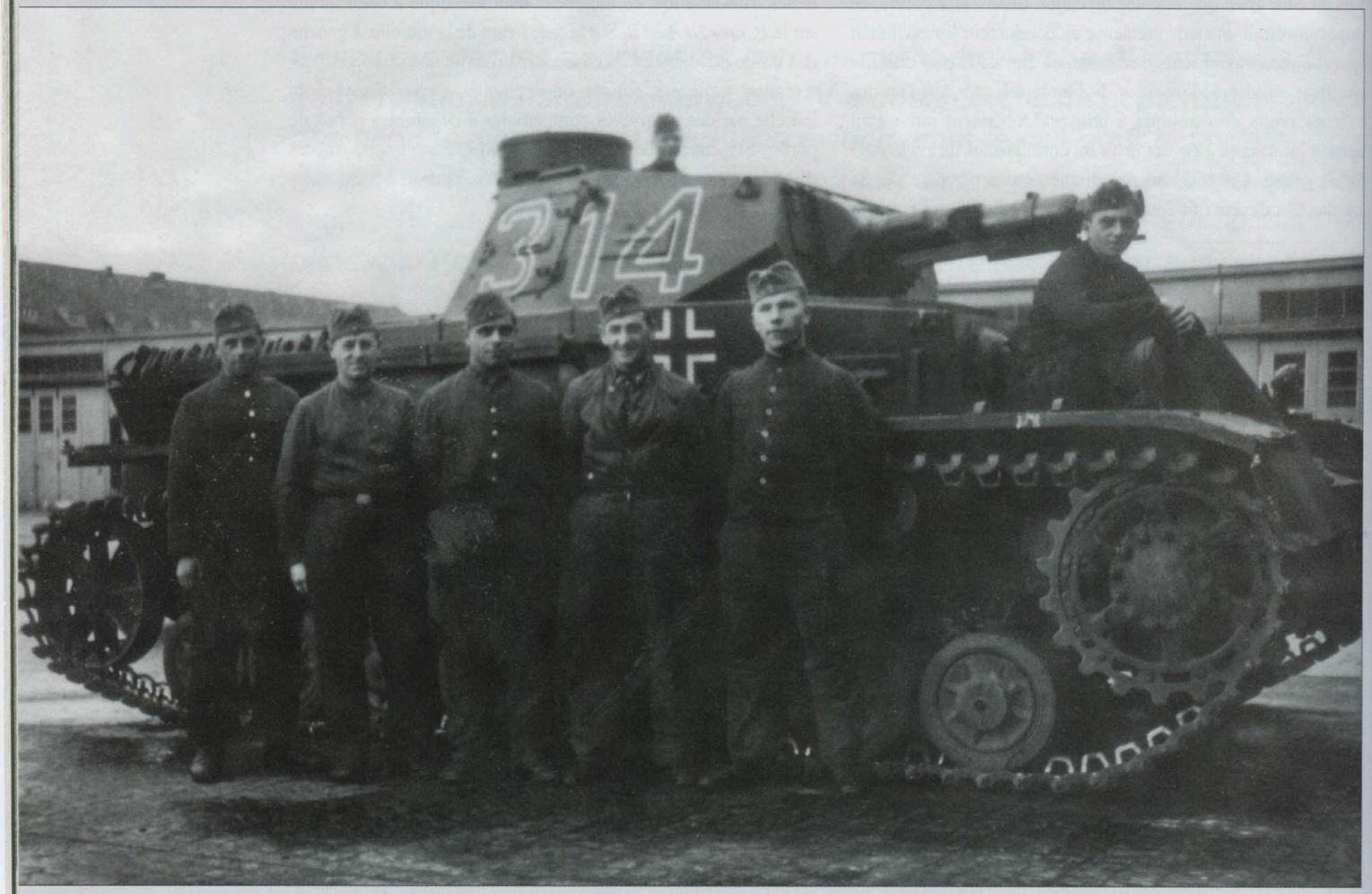
Ce *Begleitwagen*, qui semble à peine sorti d'usine, ne porte aucun marquage. Il est néanmoins possible qu'il appartienne à la *1. Panzer-Division*. (Collection Yannis Kadari)

UN BLINDAGE TROP FAIBLE

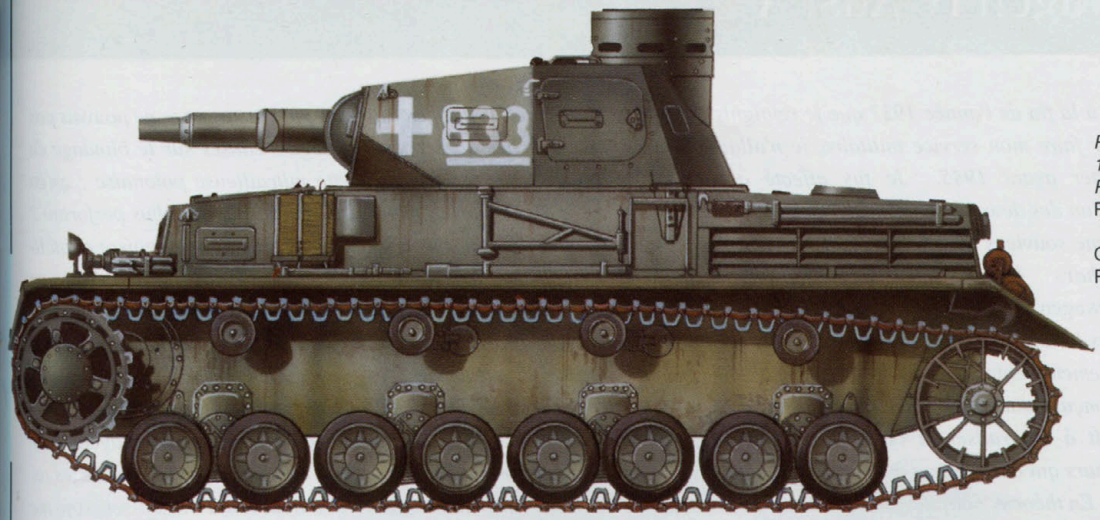
Dans l'esprit de ses créateurs, le *Panzerkampfwagen IV Ausf A* avait été conçu pour appuyer les blindés légers. Il devait détruire les canons antichars, les fortifications de campagne et les pièces d'artillerie ennemies tout en se tenant à une distance de sécurité qui lui permettait de ne pas être engagé par des éléments adverses. Pour ce faire, les ingénieurs avaient d'une part privilégié l'emport d'un maximum d'obus pour le canon 7,5cm KwK37 L/24 et d'autre part la mobilité de la machine. Mu par un Maybach HL108TR, moteur de bonne qualité mais manquant singulièrement de puissance pour un char du poids du *Begleitwagen*, les techniciens de Krupp-Gruson avait été amenés à faire des choix pour alléger le char. Ce fut sur le blindage que l'effort principal porta. Puisque le *Panzer IV Ausf A* ne devait théoriquement pas être engagé dans des combats de mêlée, sa protection pouvait être réduite au minimum, soit 14,5 mm pour la caisse et 20 mm pour la tourelle. Cette épaisseur d'acier avait été jugée suffisante pour protéger l'engin des mitrailleuses lourdes, des fusils antichars ainsi que des éclats d'obus.

La campagne de Pologne (opération « Fall Weiss ») apporta un démenti cinglant aux conclusions des ingénieurs allemands, car dans les faits et le tumulte des combats, non seulement le *Panzer IV Ausf A* avait parfois été engagé en pointe, mais en plus il s'avéra que le blindage était nettement insuffisant pour mettre le char à l'abri des fusils antichars ou même des mitrailleuses lourdes ! Ces nouvelles données conduisirent les ingénieurs allemands à revoir leur copie au cours du printemps 1940. Quelques *Panzer IV Ausf A* furent hâtivement mis aux normes de leur successeur, le *Panzer IV Ausf B*, passant de 14,5 millimètres à 30 millimètres de blindage grâce à l'adjonction de plaques d'acier supplémentaires sur l'avant de la caisse. Le surpoids dû à cette modification ne fut malheureusement pas compensé par l'installation du nouveau moteur Maybach HL120TR ce qui, l'on s'en doute, réduisit sensiblement la mobilité des chars concernés. Pour pallier le problème du blindage, certains équipages prirent aussi l'habitude d'installer des patins de chenilles sur la face avant de l'engin. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, les *Panzer IV Ausf A* furent à nouveau malmenés pendant la campagne de France, au point que lorsque cela fut possible, ils ne furent pas engagés au combat mais gardés en réserve. Au second semestre 1940, il fut décidé de retirer le *Begleitwagen* des dotations des unités de premières lignes et de verser les chars survivants dans les *Ersatzbattallion*. Cette consigne ne fit pas long feu car, avec l'accroissement du nombre des divisions blindées en vue de la préparation de l'opération « Barbarossa », le *Reich* manquait cruellement de chars. Quelques *Panzer IV Ausf A* reprirent du service actif – L'on ignore combien exactement. À l'aube du 22 juin 1941, ils participèrent à l'invasion de l'Union Soviétique où pour la majorité d'entre eux ils furent détruits ou gravement endommagés avant l'hiver 1941-42.

Mal-aimé par ses équipages, peu apprécié par les « patrons » de bataillons, le *Panzerkampwagen IV Ausf A* n'aura finalement eu pour seul mérite que d'offrir une base évolutive qui donnera naissance à une longue lignée d'engins réussis et efficaces qui combattront en Europe jusqu'en mai 1945.

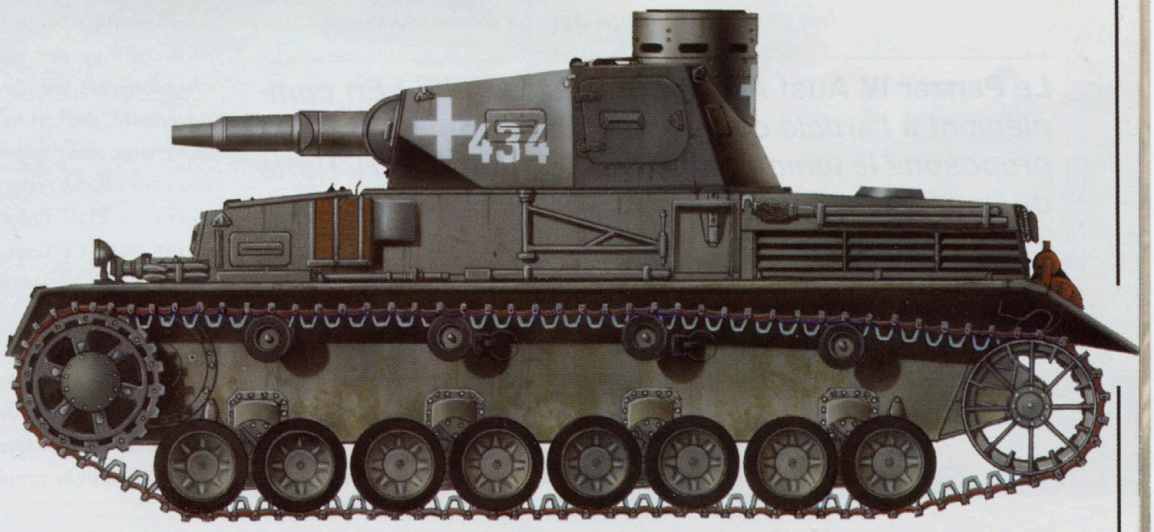


Ce *Panzer IV Ausf A* appartient à la *3. Panzer-Division*, unité qui avant la campagne de France avait pris l'habitude de peindre de grands numéros tactiques sur ses chars. Mécaniciens et équipage posent ensemble près des garages du quartier de Wünstorf. (Collection von Aufsess)

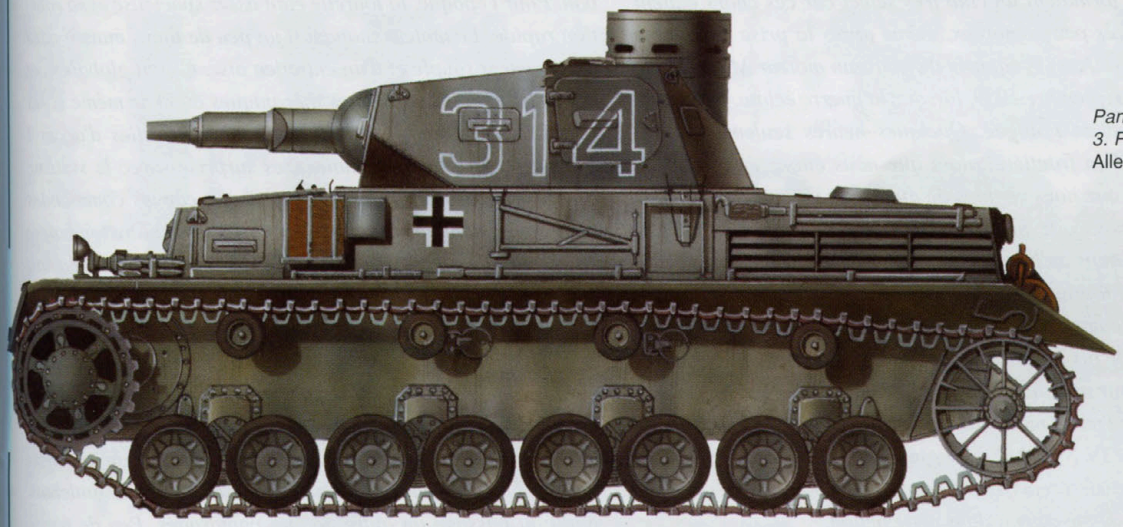


Panzerkampfwagen IV Ausf A
1. Panzer-Division
Panzer-Regiment 2
Pologne, septembre 1939

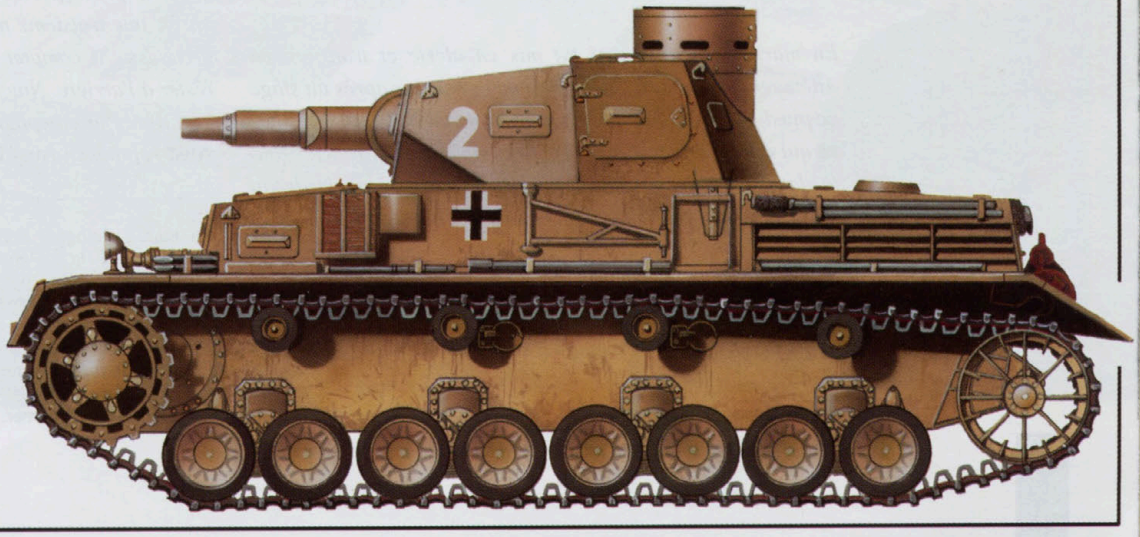
Ce char sera détruit lors de l'invasion de la Pologne.



Panzerkampfwagen IV Ausf A
1. Panzer-Division
Panzer-Regiment 1
Pologne, septembre 1939



Panzerkampfwagen IV Ausf A
3. Panzer-Division
Allemagne, février 1940



Panzerkampfwagen IV Ausf A affecté à un SS Panzer-Ersatzabteilung. 1943.
En dépit des consignes visant à économiser les peintures, le char a tout de même était repeint en ocre.

© Batailles & Blindés, 2003

Le Panzer IV Ausf A *vu depuis la tourelle ! En complément à l'article de Thomas Anderson, nous vous proposons le témoignage de l'*Obergefreiter *H. Hotte du* Panzer Abteilung 1.

C'est à la fin de l'année 1937 que je rejoignis l'armée pour faire mon service militaire, je n'allais plus la quitter avant 1945... Je fus affecté au Panzer-Regiment 1, *l'un des deux régiments de chars de la* 1. Panzer-Division. *Je me souviens qu'à la mi-1938, nous reçûmes nos premiers chars lourds. Il s'agissait de quatre* Panzerkampfwagen IV Ausf A. *Ils étaient tout neufs. À l'époque, nous les appelions encore* Begleitwagen, *ce qui signifiait littéralement véhicule d'escorte ; les* Panzer IV *avaient en effet été conçus pour appuyer les blindés légers. Notre travail consistait à neutraliser, à l'aide d'obus explosifs, les canons antichars qui cherchaient à s'opposer à la progression de nos unités. En théorie, nous devions opérer de suffisamment loin pour ne pas être pris dans des combats rapprochés.*

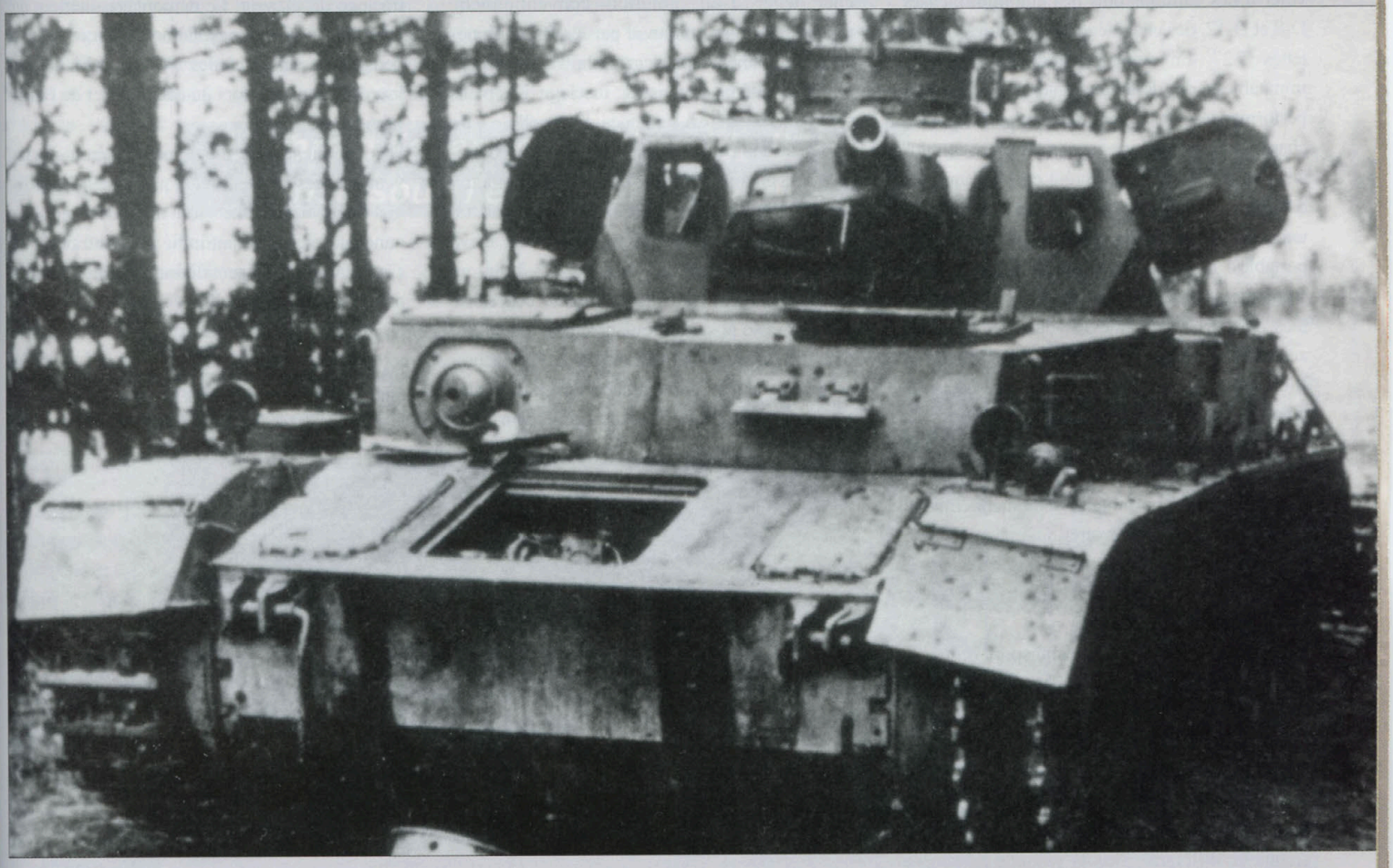
A ma plus grande joie, je fus affecté comme chargeur à bord d'un Begleitwagen *à la fin de l'année 1938. Au mois de mars 1939, la* 1. Panzer-Division *fut engagée dans l'occupation de la Tchécoslovaquie par nos troupes. Je fis mon entrée dans les faubourgs de Prague à bord de notre* Panzer IV. *J'étais très impressionné de voir toute la division, ou presque, en mouvement, sans compter qu'en ce qui me concernait, c'était la première fois que je sortais d'Allemagne ! Nous étions très fiers des 18 tonnes d'acier de nos machines. Les équipages de* Panzer IV *formaient un club très select car ces chars étaient vraiment très peu nombreux, même après la prise en compte des premiers* Ausf B *équipés du nouveau moteur Maybach de 300ch. En septembre 1939, lorsque la guerre éclata, mon unité fut engagée en Pologne. Quelques heures seulement après avoir passé la frontière, alors que nous étions en tête d'une colonne et que nous venions de quitter un village sécurisé par notre infanterie, je fus blessé par une mitrailleuse ennemie camouflée dans un bosquet. Les balles n'avaient pas eu de mal à percer la tourelle près de l'une des fentes d'observation. Le blindage de notre char lourd n'avait pas tenu ! Rapatrié près de Berlin, je fus hospitalisé pendant plusieurs semaines. C'est d'ailleurs sur mon lit d'hôpital que je devais apprendre la disparition de l'un de mes amis qui lui aussi était chargeur à bord d'un* Panzer IV Ausf A. *Son engin avait explosé après avoir été percé à plusieurs reprises par un antichar polonais. Un* Panzer II *avait aussi été détruit dans cette action.*

En mars, notre régiment fut mis en alerte et transféré en Allemagne de l'ouest. J'étais devenu canonnier après un stage de plusieurs semaines dans une école de tir. Nous savions tous ce qui allait arriver. Pour moi, la campagne de France débuta dans les Ardennes. Théoriquement, ma compagnie devait intervenir en support des Panzer *plus légers mais lors des trois premiers jours de l'attaque nous ne tirâmes aucun obus. Personne ne fit appel à nous. Le 14 mai et les jours suivants, les choses changèrent. Les pertes en chars augmentaient et nous fûmes à notre tour engagés dans la bataille. A l'inverse de ce que les théoriciens des états-majors avaient prévu, nous étions désormais au contact des chars ennemis, ce qui à titre personnel n'était pas fait pour me rassurer ; je ne pouvais pas m'empêcher de penser aux dégâts causés sur le blindage de notre* Begleitwagen *par cette mitrailleuse polonaise ; qu'en serait-il si nous devions être touchés par un obus perforant ? C'était devenu une véritable idée fixe ; une angoisse quotidienne. Nous avancions assez vite mais cette guerre n'avait rien d'une promenade de santé, d'autant plus que la logistique avait le plus grand mal à suivre, notamment les munitions et les pièces détachées qui, en plus, étaient assez rares pour notre type de char. Déjà en Pologne, les mécaniciens avaient pris l'habitude de faire le tour des épaves trop endommagées pour être réparées, d'y récupérer un maximum de pièces et de les reconditionner pour les utiliser à nouveau. Pour l'essence, je me souviens que nous utilisions des bidons. Parfois, nous les remplissions dans des stations-service françaises qui avaient été abandonnées, les cuves encore pleines ! Certains de nos adversaires étaient très valeureux. Contre les petits Hotchkiss et Renault, nous avions de bonnes chances ; par contre, face aux chars B, les choses étaient très différentes. Généralement, c'était la* Flak *lourde, l'artillerie ou les Stukas qui s'en chargeaient. Certains chars anglais posaient aussi des problèmes, surtout le Matilda* Mk II. *Sauf miracle, nous ne pouvions pas les percer. Nous en étions réduits à utiliser des expédients comme tirer des obus explosifs pour essayer de bloquer leur tourelle ou de briser leurs chenilles. Ces chars étaient vraiment coriaces. Je me souviens en avoir touché un à plusieurs reprises sans avoir pu l'empêcher de regagner ses lignes en marche arrière !*

Je garde un mauvais souvenir du Begleitwagen. *Le canon était bon. Pour l'époque, la tourelle était assez spacieuse et sa rotation rapide. Le moteur manquait un peu de tonus mais il était relativement souple et d'un entretien aisé. C'était globalement le cas pour tous les organes mécaniques du char même si les points de graissage n'étaient pas toujours faciles d'accès ! Parfois, nous avions de mauvaises surprises avec le système de sélection des réservoirs de carburant, car les commandes qui permettaient de basculer d'un réservoir à l'autre tombaient en panne. C'était tout de même très rare et ce fut résolu avant la campagne de Pologne. En fait, le gros point noir du* Panzer IV Ausf A *était ce maudit blindage, une véritable catastrophe. Les ingénieurs nous avaient vraiment fait un sale coup en concevant un blindé lourd qui ne résistait pas mieux aux tirs ennemis qu'un char léger ! D'ailleurs, dans la deuxième partie de la campagne de France, deux* Panzer IV Ausf A *de ma compagnie furent endommagés par des tirs de fusils antichars tuant au passage un autre de mes camarades. Peu de temps après, une troisième machine fut immobilisée par de simples grenades ! A compter de ce jour-là, nous reçûmes l'ordre de rester à l'arrière. Nous ne fûmes plus jamais engagés au combat. Après la campagne de France, on nous échangea notre* Ausf A *pour un* Ausf D *bien mieux blindé et motorisé.*

En haut : Pologne, septembre 1939, ce *Begleitwagn* du *Panzer-Regiment 2* de la *1. Panzer-Division* monte à l'assaut des lignes ennemies. À peine visible, notez la barre blanche soulignant le numéro tactique peinte sur la tourelle, marquage typique de cette unité. (Photo Kalodow)

En bas : Malgré ce qui a été affirmé pendant des années, il est désormais certain que plusieurs *Panzer IV Ausf A* prirent part à l'opération « Barbarossa » en juin 1941. Cette épave photographiée en Russie est là pour nous le confirmer. (Collection Thomas Anderson)



KRYLYA TANKA !

Par Alexandre Ashuraliev

Dès les années 20, l'URSS est l'une des premières nations à comprendre l'intérêt de disposer de parachutistes capables de pratiquer ce que l'on nommait à l'époque « l'invasion verticale ». C'est dans ce contexte, qu'en 1930, est constitué le *Grochovskyi OKB*, bureau spécial chargé d'étudier les possibilités d'aérotransporter des blindés et des véhicules. Confrontés à la pénurie de soie nécessaire à la fabrication de parachutes, les ingénieurs russes s'orientent vers des techniques originales.

LES PREMIERS ESSAIS

C'est ainsi que dès 1930, à la manière des *Samolyot Zveno*, les avions porte-avions, le *Grochovskyi OKB* teste la possibilité d'aérotransporter des engins militaires arrimés aux points d'emport ventraux de bombardiers Tupolev TB-1 et TB-3. Les premiers essais portent sur des véhicules légers et des canons antichars. Au fil des mois et à force de persévérance, les Soviétiques parviennent à « faire voler » des camions puis des automitrailleuses D-8 et D-12, des chars légers T-18 et des chenillettes T-27. En dépit de quelques accidents imputables à des défaillances sur des avions aux performances considérablement affectées par les charges transportées, ces essais s'avèrent concluants, au point qu'il est décrété en 1932 que les bataillons de parachutistes se verront affecter une compagnie de chenillettes T-27 aérotransportables. En 1934, le Kremlin décide de constituer trois bataillons mécanisés aérotransportables destinés à être intégrés dans les brigades aéroportées basées à Kiev, Leningrad et Moscou. Ces unités d'un genre nouveau participent avec succès aux grandes manœuvres de 1934 organisées dans le district militaire de Biélorussie. En 1935, devant les regards incrédules d'observateurs militaires étrangers conviés à assister à une démonstration près de Kiev, l'Armée rouge aérotransporte sans incident 2 500 fantassins, des pièces d'artillerie et une trentaine de blindés légers.

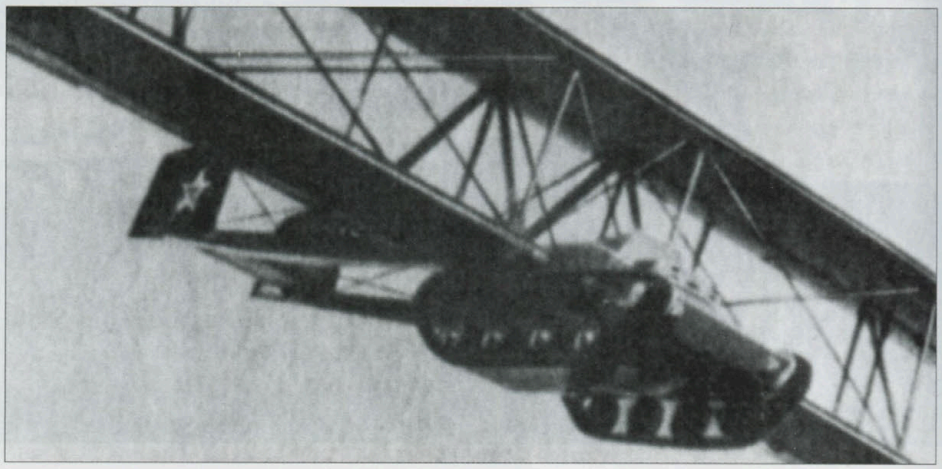
Pour autant la solution du « transport ventral » ne convient pas dans le cadre d'un assaut de vive force, car pour libérer leurs engins, les bombardiers doivent s'être posés sur un terrain d'aviation préalablement sécurisé. Pour pallier le problème et accroître l'intérêt opérationnel de leur concept, les Soviétiques imaginent une technique différente dans la seconde partie des années 30. Il s'agit cette fois de larguer le blindé à très basse altitude et à faible vitesse, les chenilles du char devant servir... de train d'atterrissage ! L'on imagine sans mal les dégâts occasionnés aux suspensions et aux trains de roulement. Pourtant et aussi incroyable que cela puisse paraître, il semble que cette technique ait été employée avec un certain succès lors de l'annexion de la Bessarabie roumaine en juin 1940.

A-40T - UN OVNI SIGNÉ ANTONOV

En juin 1941, l'invasion de l'URSS par la *Wehrmacht* met un terme brutal aux recherches du *Grochovskyi OKB*. Néanmoins, l'idée du *Krylya Tanka* ou « char volant » n'est pas morte. Début 1942, sous l'impulsion d'un responsable du bureau central des blindés, le général Afonin, Moscou confie à l'ingénieur aéronautique Oleg Konstantinovich Antonov la mission de concevoir un planeur permettant de transporter un blindé léger. Le cahier des charges prévoit que le char sera engagé dans des opérations aéroportées classiques mais pourra aussi être largué dans des zones contrôlées par des partisans afin d'y accroître leur puissance de feu. Pour mener à bien le projet, Antonov décide d'explorer une nouvelle voie. Au lieu de travailler sur un planeur suffisamment vaste pour embarquer un char léger T-60, solution conventionnelle notamment mise en œuvre par les Britanniques avec leur planeur Hamilcar, il choisit d'utiliser le blindé lui-même en guise de fuselage. Les plans sont réalisés en trois semaines. La « cellule » (le char) est équipée d'une paire d'ailes en contreplaqué et en toile ainsi que d'une dérive bipoutre. L'ensemble est solidarisé au blindé par un mécanisme pouvant être détaché une fois arrivé au sol. Tracté par un Tupolev TB-3 ou un Petlyakov Pe-8, le *Krylya Tanka* est censé décoller et se poser en roulant sur ses chenilles. Une fois largué par le bombardier, le « planeur » est théoriquement piloté grâce à un jeu de câbles asservissant les gouvernes de profondeur ainsi que les gouvernails à la tourelle et au canon. Dernier détail, la vitesse d'atterrissage du tank est estimée à environ 110 km/h !

L'idée, jugée peu orthodoxe par certains, totalement farfelue par d'autres, bénéficie du soutien inconditionnel du général Afonin au point de passer du stade des plans à celui de prototype. Les travaux d'assemblage de l'engin, baptisé A-40T, sont réalisés au cours de l'été 1942 à l'usine de Tiumen. Achevé, le prototype mesure 18 mètres de long, 12 mètres de large et pèse plus de 8 tonnes. Le premier essai à lieu à l'automne 1942 sur le terrain d'aviation de Ramenskij. Tracté par un TB-3, le *Krylya Tanka* prend son envol avec un seul homme à bord. Mais, quelques dizaines de secondes après le décollage, il apparaît que l'engin à l'aérodynamisme catastrophique est une charge bien trop lourde pour le quadrimoteur dont les moteurs surchauffent. Le pilote de l'avion décide alors de larguer le planeur afin d'éviter le crash. A la surprise de l'assistance réunie pour observer les essais, le « char volant » plane correctement pendant plusieurs secondes avant de se « poser » brutalement dans un champ. Ce premier essai sera le dernier, le projet étant abandonné quelques semaines plus tard pour cause de pénurie d'avions suffisamment puissants pour assurer le tractage du planeur. Le démontage ultérieur du T-60 utilisé pour le test démontrera que sa suspension et ses chenilles avaient subi de très lourds dommages lors du décollage et de l'atterrissage.

Des expériences de même nature seront à nouveau menées par les Soviétiques en 1943 puis en 1944 avec des résultats tout aussi décevants. Le concept de char volant initié par les travaux du *Grochovskyi OKB* sera définitivement abandonné à la fin des années 40.



Seule la maquette en bois du *Krylya Tanka* d'Antonov représentée sur ce cliché affichera une telle élégance en vol... (Collection Alexandre Ashuraliev)

UN CHASSEUR SACHANT CHASSER !

Engager un Panther et un StuG à plus de 600 mètres à bord d'un M10, c'est déjà faire preuve d'audace. Mais, lorsque la seule solution pour réduire ces fauves au silence consiste à détruire leurs freins de bouche, cela devient de la folie !

Par Marcel Maurice

Le 21 décembre 1944, le « Dixmude II » est envoyé, avec des Sherman qu'il protège, prendre à revers par les bois le hameau de La Chapelle qui ouvre la route des Trois-Epis sur l'axe Orbey-Colmar. La localité est conquise sans difficulté.

Ce jour-là, à bord du *Tank Destroyer* se trouve Jean, le chef de peloton qui, installé sur la plage arrière, s'entête à régler la feuillure de la 12,7 mm antiaérienne tout en roulant. Le chef de char, le brigadier-chef Maurice, le laisse agir, bon enfant, car pendant ce temps, Jean ne se mêle pas de vouloir commander à bord, ce qui est l'affaire de Marcel. Le pilote, Georges Barbet, connaît son métier à fond. Quant à Luis Barranco, le copilote, il passe le temps en regardant le paysage dans son périscope, jurant de temps à autre en espagnol. Le tireur, Pierre, est en permission, remplacé par Marcel qui cumule ainsi deux fonctions. On lui a adjoint Henri Muller comme aide tireur. A l'arrière, à côté de Jean, se tient, tapi comme à l'affût, un marocain nommé Lachmi dont les yeux de Chleuh de l'Anti-Atlas sont meilleurs que des jumelles ; il protège les arrières du blindé contre les tireurs de *Panzerfaust*.

L'arbre à l'avant du « Dixmude II » se brise sous l'effet d'un projectile

La nuit passe, rythmée par les tirs de « six tubes » allemands, les *Nebelwerfer*. Sur une position à défilement de tourelle, les trois Sherman sont éparpillés au loin sur la gauche. Le temps est glacial mais sans pluie ni vent. La colline sur laquelle le *Tank Destroyer* est posté descend en pente douce sur environ un kilomètre pour remonter, en face, presque à la même hauteur que celle où le « Dixmude II » est en défilement. Neuf heures, petit-déjeuner américain : chocolat, biscuits, confiture, eau de vie de kirsch (non fournie par l'intendance). Écoute radio permanente, pipe, cigarettes... Le copilote, assis dans son baquet, griffonne quelques lignes à sa petite Oranaise. En tourelle, Marcel entend au loin un émetteur américain de la *5th Infantry Division*. C'est un Sherman qui attaque. Il ne paraît pas être à la fête... Midi, l'équipage entame les boites de beans, froides.

Quinze heures, deux engins ennemis passent à vive allure sur une portion de route, très courte, au sommet de la colline d'en face, à 45 degrés de la direction du *TD* puis disparaissent dans un chemin creux. « *Bah, on en verra bien d'autres...* »

Quinze heures trente. L'arbre, à trente centimètres de l'avant gauche du « Dixmude II », se brise à mi-hauteur, sous l'effet d'un projectile. Un 88 ? Le secteur d'en face semble totalement vide. Un second coup enlève le guidon de la mitrailleuse de .30 dont le trépied est soudé sur le devant de la tourelle afin d'avoir une arme automatique tirant vers l'avant. Lachmi, toujours posté sur les moteurs, reçoit la pièce de métal dans son chèche mis en foulard, comme si elle lui avait été lancée à la main. Un grand bruit sur le différentiel ; c'est un éclat du troisième coup, trop court ! Un souffle fort : quatrième coup, antenne cisaillée. Tout cela va vite, très vite ! Un autre coup enlève les pots à fumée arrimés au blindage sur le côté gauche - *Arrière toute !*

Marcel décroche, ne sachant absolument pas d'où ça vient, aveuglé en partie par la sciure de l'arbre déchiqueté. Le chef de peloton, Jean, a sauté à terre. Il est déjà sur la crête et, poing sur la tête, il appelle par ce geste : chef de char à moi ! Marcel arrive. Dans le hameau de deux ou trois maisons, en contrebas, alors qu'il cherchait en face, il découvre un Panther et un *StuG* à canon long. Ce sont eux qui font des cartons sur son « Dixmude II », négligeant les Sherman mal armés avec leur 75 mm. Les deux engins sont installés, blindage contre blindage, dans une cour

Allemagne, avril 1945, moment de détente pour Marcel Maurice (à gauche) et cet équipage d'un *Tank Destroyer* du 11e régiment de chasseurs d'Afrique. (Photo Marcel Maurice)

1945. Comme tant d'autres, Marcel sacrifie à la traditionnelle photo souvenir, posant ici devant un Panther *Ausf G*. Notez l'impact d'obus sur la caisse ainsi que le mantelet de canon modifié, signe distinctif des dernières versions du *Panzerkampfwagen V Ausf G*. (Photo Marcel Maurice)

étroite fermée par des murets de pierre. Une position stupide de jeunes recrues. Oui ! mais qui ont bien failli avoir Marcel ! Ils sont à 650 mètres, à hausse zéro. Les Sherman, prudents, ont décroché, en arrière, en défilement total.

Pensif, Marcel retourne vers son *TD* : « *650 mètres – 80 mm de blindage pour le Panther,* idem *pour l'autre. C'est un peu lourd pour mon 76,2 mm. Pas le temps de changer de position. On ne tire jamais deux fois du même endroit, on n'utilise jamais deux fois la même position, dit le règlement des chars. Celui des Allemands doit être identique, stupidement. Donc, je remonterai dans mes traces, au même endroit ; oui, mais, est-ce que mes obus perceront leur blindage ?* » Très vite, Marcel décide de tirer sur les freins de bouche. Vingt centimètres de diamètre environ : « *En Afrique, je me faisais un poteau télégraphique à mille mètres. Pas de vent, c'est décidé, leurs tubes d'abord comme cibles* ». A bord, larynGo en place, Marcel appelle son pilote : « *Georges, on remonte au même endroit, en première, au ralenti, sans accélérer du tout, même pour embrayer. Je ne veux aucune fumée. Il y a en face deux gros trucs. Si tu fais cracher les diesels, on est cuit d'avance. Compris ? Luis, tu montes en tourelle.* » Luis est ravi car, en bas, on ne voit rien quand le char monte une côte et pas davantage quand il reste cabré. « *Luis, tu vas me sortir deux obus perforants explosifs dans tes bras. Henri, j'en veux un dans la chambre et deux dans les bras. Vous chargerez à tour de rôle et faites attention, je vais tirer détente bloquée pour aller très vite. Georges, quand je dirai Stop ! tu passeras la marche arrière, tu pousseras à 2 000 tours et tu resteras débrayé. Au commandement Arrière ! tu reculeras sans chercher à comprendre, tout droit et à plein régime !* »

Le *Tank Destroyer* grimpe le raidillon. La terre, gorgée d'eau par les pluies des jours précédents, adhère terriblement mais Georges réussit à décoller le blindé sans produire la moindre fumée. Quatre-vingts mètres à cette allure, c'est long ! Jean, le patron, est à plat ventre en haut. Les yeux rivés à ses jumelles, il observe les Allemands. A ses manivelles de tourelle, Marcel attend de voir le sommet de la colline s'arrondir dans sa lunette – *Stop ! Merde !* Une branchette d'arbre juste sur la lunette ! Marcel se penche, l'arrache et voit enfin les Allemands. Ils sont toujours là. Ils ne se doutent de rien. Comme ils paraissent gros dans le viseur ! Il décide alors brutalement de tirer le *StuG* en premier. Le coup est parti ; quelques millièmes à gauche pour le frein de bouche du Panther. « *Touchés tous les deux !* » hurle Jean. « *Ouf ! Maintenant, aux chars eux-mêmes !* » Marcel tire, obus après obus. Onze en tout et en un temps record. Luis hurle dans la tourelle ; il a simplement oublié qu'après le tir, le canon recule violemment jusqu'à une quarantaine de centimètres du blindage. Il suffoque mais il n'est heureusement pas blessé.

En Afrique, je me faisais un poteau télégraphique à mille mètres !

Mission accomplie ! Comme prévu, le *Tank Destroyer* décroche. Les engins ennemis fument de l'intérieur. Les Sherman, rassurés, remontent en position pour ouvrir le feu aux obus explosifs sur les équipages allemands qui évacuent leurs blindés. Le chef de char se rend haut de la crête, à pied, pour admirer le spectacle. Il est ravi de son carton !

Cette action audacieuse vaudra à Marcel Maurice une citation à l'ordre du Corps d'Armée, l'attribution de la Croix de Guerre ainsi que la réputation d'être un tireur d'exception !

L'épave du Panther *Ausf G* détruit le 22 décembre 1944 par le « Dixmude II ». Bien que faisant partie d'un *Kampfgruppe*, cet engin pourrait appartenir à la 4. *Kompanie* du *Panzer Abteilung* 2106, *Panzerbrigade* 106 « Feldherrnhalle ». La photo a vraisemblablement été prise plusieurs mois après l'action. L'on ne trouve plus aucune trace du *Sturmgeschütze*. En plus de ce Panther et du *StuG III* détruit, Marcel Maurice ajoutera un second Panther, un 88 et un *Pak 40* à son tableau de chasse. (DR *via* Antoine Misner)

Panzerkampfwagen V Ausf G
Hameau de la Chapelle (Alsace),
22 Décembre 1944.

Tank Destroyer M10 « Dixmude II »
11e Régiment de Chasseurs d'Afrique
3e escadron
Hameau de la Chapelle (Alsace),
22 Décembre 1944

Profil réalisé à partir du témoignage de Marcel Maurice et de photos incomplètes.
La mitrailleuse de .30 montée à l'avant de la tourelle n'a pas été reproduite sur ce profil.

Sturmgeschütze III Ausf G (tardif)
Unité inconnue
Hameau de la Chapelle (Alsace),
22 Décembre 1944

Profil réalisé à partir du témoignage de Marcel Maurice.
Le camouflage est donné sous toute réserve.

© Batailles & Blindés, 2003

PROCHAIN NUMÉRO EN VENTE LE 5 JANVIER 2004 !

AU SOMMAIRE DU N°2
(SOUS RÉSERVES)

L'ÉPOPÉE DU "ROYAL CAMBOUIS"
SUITE & FIN.

BARBAROSSA JUIN 1941 -
LA 8. PANZER-DIVISION ATTAQUE À L'EST !

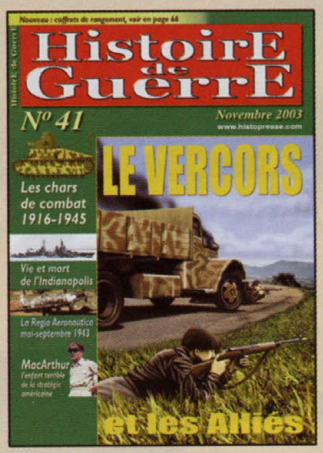
ROMMEL, PARCOURS D'UN STRATÈGE ENTRÉ DANS LA LÉGENDE.

LA CHEVAUCHÉE FANTASTIQUE DE RUDOLF VON RIBBENTROP À KOURSK.

ET QUELQUES (BONNES) SUPRISES !

Vous voulez en savoir plus ?
Faites comme Kilroy, visitez notre site Web !
www.batailles-blindes.com

DERNIÈRE MINUTE !



DANS LE NUMÉRO 41 DE NOTRE CONFRÈRE « HISTOIRE DE GUERRE » SERA PUBLIÉ EN NOVEMBRE UN ARTICLE PARTICULIÈREMENT INTÉRESSANT SUR L'HISTOIRE DES CHARS DE COMBAT DE 1916 À 1945.

CE TEXTE D'UNE DIZAINE DE PAGES EST SIGNÉ PAR RÉMI FONTBONNE.

NE LE MANQUEZ PAS !

POUR CEUX DE NOS LECTEURS CONNECTÉS À INTERNET, NOUS VOUS CONSEILLONS D'URGENCE UNE VISITE SUR : HTTP://WWW.CHARS-FRANCAIS.NET/

ABONNEZ-VOUS ET ÉCONOMISEZ UN NUMÉRO PAR AN !

Oui, je m'abonne à Batailles & Blindés pour une année, soit 6 numéros, à partir du **numéro 2 inclus**.
France : 30,00 euros - UE, Suisse et DOM-TOM : 35,00 euros - Reste du monde : 40,00 euros.

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

Je souhaite règler par :
- ☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) - Nous n'acceptons pas les eurochèques.
- ☐ Mandat
- ☐ Carte Bancaire : VISA - MASTERCARD (rayer la mention inutile)

Numéro ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration : ..... / ..... Signature :

Caraktère
Service des abonnements
306, avenue du Prado
13008 Marseille - France

Y A PAS PHOTO !

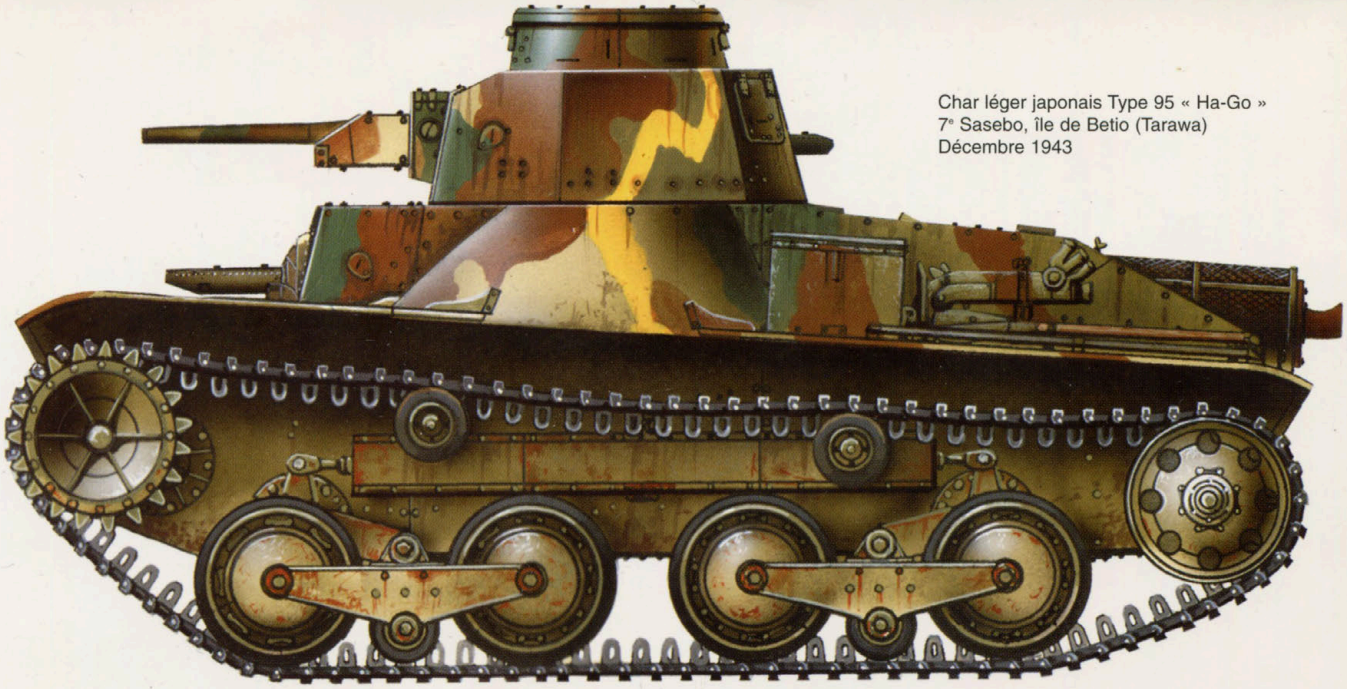
En six numéros par an on vous en donne plus à lire que certains en douze...

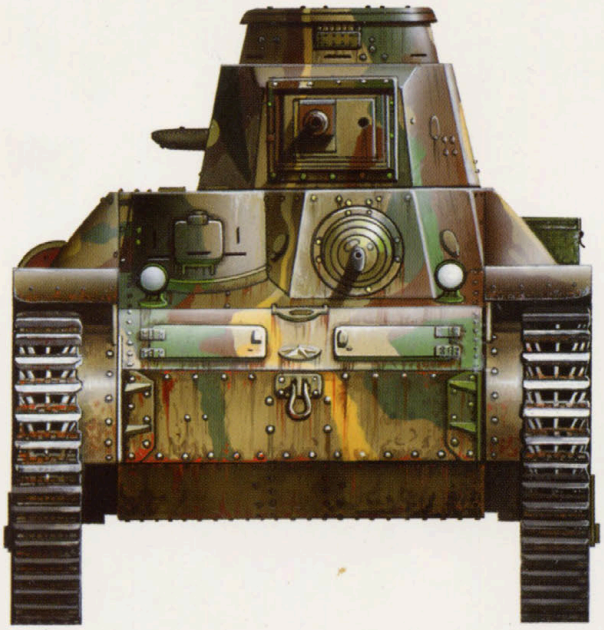
... et pour seulement 34 euros !(*)

AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47551 AGEN-BOÉ CEDEX
(Tel 05 53 98 35 79)

(*) Tarif valable pour la France métropolitaine au 30.11.2003.

Char léger japonais Type 95 « Ha-Go »
7e Sasebo, île de Betio (Tarawa)
Décembre 1943





© Batailles & Blindés, 2003